



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 397]

नई दिल्ली, बृहस्पतिवार, अक्टूबर 12, 2017/आश्विन 20, 1939

No. 397]

NEW DELHI, THURSDAY, OCTOBER 12, 2017/ASVINA 20, 1939

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 4 अक्टूबर, 2017

सं. टीएएमपी/13/2017-आईएसएचपीएल.— महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा इंटरनेशनल सीपोर्ट्स (हल्दिया) प्राइवेट लिमिटेड, जो कि हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स में कोलकाता पोर्ट ट्रस्ट में ऑपरेटिंग बर्थ सं. 4 ए, पर एक बीओटी ऑपरेटर है, के दरमानों में सामान्य संशोधन के लिए प्राप्त प्रस्ताव का, संलग्न आदेशानुसार निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

(मामला सं. टीएएमपी/13/2017-आईएसएचपीएल)

इंटरनेशनल सीपोर्ट्स (हल्दिया) प्राइवेट लिमिटेड

...

आवेदक

कोरम

(i) श्री टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

(ii) श्री रजत सच्चर, सदस्य (आर्थिक)

आदेश

(सितंबर 2017 के 15वें दिन पारित)

यह मामला इंटरनेशनल सीपोर्ट्स (हल्दिया) प्राइवेट लिमिटेड (आईएसएचपीएल) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है, जो हॉलडिया डॉक कॉम्प्लेक्स (एचडीसी), कोलकाता पोर्ट ट्रस्ट (केओपीटी) में बर्थ नं. 4 पर एक बीओटी ऑपरेटर है, से दरमानों में सामान्य संशोधन से संबंधित है।

2.1. आईएसएचपीएल के मौजूदा एसओआर में पिछली बार इस प्राधिकरण द्वारा इसके आदेश संख्या टीएमपी / 72/2012-आईएसएचपीएल दिनांक 4 जुलाई 2014 को 31 मार्च 2016 तक प्रशुल्क वैधता के साथ संशोधन किया था। यह आदेश भारत के राजपत्र में 7 अगस्त 2014 को गजट नंबर के माध्यम से अधिसूचित किया गया था। यह आदेश के अनुसार राजपत्र सं. 234 के अंतर्गत, आईएसएचपीएल में तत्कालीन स्थिति बनाए रखी गयी थी।

2.2. कथित प्रशुल्क वैधता अवधि की समाप्ति के बाद, आईएसएचपीएल ने 17 जून 2016 के अपने पत्र के जरिए 31 दिसंबर 2016 तक मौजूदा एसओआर की वैधता को इस आधार पर विस्तारित करने का अनुरोध किया है कि वित्तीय वर्ष 2015-16 के लिए वार्षिक लेखा प्रक्रिया जारी है। एसओआर लागू हो इससे बचने के लिए और एक ही समय में लंबी अवधि के लिए प्रशुल्क की वैधता का विस्तार नहीं करने के लिए, इस प्राधिकरण ने अपने आदेश सं. टीएमपी/72/2012- आईएसएचपीएल दिनांक 14 जुलाई 2016 के द्वारा विस्तारित एसओआर की वैधता अवधि 30 सितंबर 2016 तक बढ़ा दी है और आईएसएचपीएल को 31 जुलाई 2016 तक अपना प्रस्ताव पेश करने की सलाह दी।

2.3. इसके बाद, आईएसएचपीएल द्वारा 30 जुलाई 2016 के पत्र के माध्यम से 30 सितंबर 2016 को अपने सामान्य संशोधन प्रस्ताव को प्रस्तुत करने के लिए अनुमति देने के लिए किए गए अनुरोध के आधार पर, प्राधिकरण ने सामान्य संशोधन प्रस्ताव पेश करने के लिए आईएसएचपीएल को 30 सितंबर 2016 तक समय दिया है।

2.4. आईएसएचपीएल के उपर्युक्त प्रस्ताव के प्राप्त न होने की स्थिति में, आईएसएचपीएल को 24 अक्टूबर 2016 के हमारे पत्र के माध्यम से याद दिलाया गया तथा आईएसएचपीएल ने 26 अक्टूबर 2016 के अपने ईमेल के माध्यम से सूचित किया कि उन्होंने प्रस्ताव प्रस्तुत करने पर काम शुरू किया है और वे शीघ्र ही प्रस्तुत करेंगे प्रस्ताव तदनुसार, इस प्राधिकरण ने प्रस्ताव पेश करने के लिए आईएसएचपीएल को 15 दिसंबर 2016 तक का समय देने का निर्णय लिया।

3.1. इस पृष्ठभूमि में, आईएसएचपीएल, अपने पत्र संख्या के अनुसार आईएसएचपीएल / कोल / 2016-17 दिनांक 10 फरवरी 2017 के द्वारा अपने सामान्य संशोधन प्रस्ताव प्रस्तुत कर दिया है। आईएसएचपीएल द्वारा दायर किए गए प्रस्ताव के प्रमुख बिंदुओं का सारांश नीचे दिया गया है:

- (i) यह प्रस्ताव तीन साल अर्थात् 2016-17 से 2018-19 के लिए है।
- (ii) यह प्रस्ताव वर्ष 2012-13 से 2015-16 के वास्तविक आंकड़ों पर आधारित है और 2016-17 से 2018-19 के वर्षों के प्राक्कलनों पर आधारित है।
- (iii) वर्ष 2012-13 से 2018-19 तक कुल आगम/ निर्गम के आंकड़े (वास्तविक और अनुमानित) नीचे दिए गए हैं:

वर्ष	आगम-निर्गम (मी.टन /टीईयू में)	वास्तविक/अनुमानित
2012-13	27.46	वास्तविक
2013-14	34.21	
2014-15	31.09	
2015-16	28.64	
2016-17	28.00	अनुमानित
2017-18	24.00	
2018-19	23.00	

(iv) वित्तीय वर्ष 2012-13 से 2015-16 के वास्तविक आगम/ निर्गम के लिए मौजूदा स्तर पर प्रशुल्क के वित्तीय प्रभाव और 2016-17 से 18-19 तक अनुमानित आगम/ निर्गम आईएसएचपीएल द्वारा प्रस्तुत समेकित आय और लागत विवरणी में दिखाए गए अनुसार नीचे दिए गए हैं:

(रु.लाख में)

क्रम	विवरण	वास्तविक				मौजूदा प्रशुल्क स्तर पर प्राक्कलन		
		2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19
i.)	आगम/निर्गम (एमटीएस / टीईयू में)	27.46	34.21	31.09	28.64	28.00	24.00	23.00
ii.)	ऑपरेटिंग आय	8326	9058	7678	7323	7064	5857	5517
iii.)	प्रत्यागम के बाद शुद्ध अधिशेष / घाटा	1444	802	-455	-378	93	-1489	-1731
iv.)	ऑपरेटिंग आय के प्रतिशत के रूप में शुद्ध	17.3%	8.9%	-5.9%	-5.2%	1.3%	- 25.4%	- 31.4%

(v) आईएसएचपीएल ने संचालन में सुगमता और अपेक्षित आगम निर्गम में वृद्धि हासिल करने के लिए पूंजीगत लागतों में निम्नलिखित अतिरिक्त प्रस्तावों का प्रस्ताव दिया है।

(रु. लाखों में)

क्रम सं.	मदसंख्या	विवरण
1.	निवेश की प्रकृति	स्वचालन प्रणाली का पुनर्निर्माण
2.	कमीशनिंग का वर्ष	<b>2018-19</b>
3.	निवेश की लागत	<b>165</b>
4.	क्षमता (एमटी / टीईयू)	---
5.	अतिरिक्त निवेश का उद्देश्य	अप्रचालन पर काबू पाने के लिए

(vi) इस पृष्ठभूमि में, आईएसएचपीएल ने निम्नलिखित टेरिफ वस्तुओं में निम्नलिखित प्रतिशत वृद्धि की मांग की है:

क्रम सं	प्रशुल्क श्रेणी	वर्तमान दर रु.प्रति मीट्रिक टन	प्रस्तावित दर प्रति मीट्रिक टन	प्रस्तावित दर में % वृद्धि
1	जनशक्ति और मोबाइल उपकरण की आपूर्ति	9.57	11.70	22.26
2	घाटा प्रभार	78.30	102.50	30.91
3	तटीय प्रहस्तन शुल्क	91.35	119.65	30.98
4	वितरण शुल्क	30.45	39.85	30.87
5	ग्राउंड रेंट (21 दिन से आगे)	43.50	50.00	14.94
6	इन-मोशन वे ब्रिज के लिए 6 भार का प्रभार	5.00	5.50	10.00
7	पारगमन कार्गो को पुनः प्राप्त करना	5.00	5.50	10.00
8	साइडिंग प्रभार	5.00	6.00	20.00
9	लोडिंग, रीलोडिंग और रिस्टार्किंग	20.00	22.00	10.00
10	लोड किए गए वैगनों के फोटो लेना	100.00	120.00	20.00
11	ऑनलाइन नमूनाकरण के लिए प्रभार	5.00	5.50	10.00
12	बर्थ नं 4 ए के माध्यम से रेल बाउंड कार्गो के लिए ट्रिमिंग, सफाई, लेबलिंग और चूने के छिड़काव सहित प्रेषण संबंधित सेवाएं,	10.00	12.00	20.00
13	स्टॉक का तिमाही सर्वेक्षण	3.00	3.60	20.00
14	बर्थ किराया प्रभार (\$) (विदेशगामी)	0.0028	0.0030	6.66

(vii) आईएसएचपीएल द्वारा मांगे गए प्रस्तावित संशोधनों के आधार पर अनुमानित शुद्ध अधिशेष / घाटा नीचे दिया गया है: -

(रु .लाख में)

क्र.	विवरण	वास्तविक				प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर अनुमान		
		2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19
(i)	आगम/निर्गम (एमटीएस / टीईयू में)	27.46	34.21	31.09	28.64	28.00	24.00	23.00
(ii)	ऑपरेटिंग आय	8326	9058	7678	7323	7064	7477	7045
(iii)	प्रत्यागम के बाद शुद्ध अधिशेष / घाटा	1444	802	-455	-378	93	130	-203
(iv)	ऑपरेटिंग आय के प्रतिशत के रूप में शुद्ध घाटा	17.3%	8.9%	-5.9%	-5.2%	1.3%	1.7%	-2.9%

(viii) इसके अलावा, आईएसएचपीएल ने 10 फरवरी 2017 के अपने प्रस्ताव में निम्नलिखित उल्लेख किए हैं:

(क) यह प्रस्ताव कंपनी के वर्ष 2013-14, 2014-15 और 2015-16 के लिए वास्तविक परिणामों पर आधारित है। वर्ष 2016-17 के लिए, 31 दिसंबर 2016 तक प्रहस्तित वास्तविक मात्रा के आधार पर प्राक्कलित हैं कि 2016-17 के दौरान इस सुविधा की लगभग कुल 2.8 मिलियन मात्रा का संचालन करेगा। अगले वित्त वर्ष 2017-18 के लिए 2.4 मिलियन, और वित्त वर्ष 2018-19 के लिए 2.3 मिलियन का अनुमान लगाया गया है।

(ख) तटीय कार्गो और आयात कार्गो संयुक्त रूप से और पिछले प्रदर्शन के मद्देनज़र, यह माना जाता है कि वित्त वर्ष 2016-17 के दौरान कोई तटीय कार्गो नहीं होगा हालांकि, यह अनुमान लगाया जाता है कि पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा योजना में प्रस्तावित अनुमानित मात्रा बढ़ जाएंगी, तटीय जहाजों को संभालने के लिए पत्तन पर अंतर्देशीय जल मार्ग विकास और सुविधाओं के विकास के चलते इसे ध्यान में रखते हुए, यह माना गया है कि 2017-18 और 2018-19 के दौरान तटीय कार्गो के क्रमशः 10% और 15% प्रहस्तित किया जाएगा, जो एक उचित आकलन है जो विकास के लिए एक साल में अधिक मात्रा दे रहा है।

(ग) वित्तीय वर्ष 2017 से 2019 के लिए अनुमानित लागत मौजूदा वास्तविकों आधार पर आधारित है जो कि मुद्रास्फीति पर विचार करने के बाद मात्रा और औसत मुद्रास्फीति के लिए समायोजित पर विचार करके ली गई है, जैसा कि टीएएमपी परिपत्र में निर्दिष्ट है।

(घ) रॉयल्टी को हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स (एचडीसी) में प्रचलित एसओआर के आधार पर लाइसेंस समझौते के अनुसार माना गया है। टीएएमपी द्वारा अधिसूचित एचडीसी के एसओआर के अनुसार, संशोधित दरों को लागू माना गया है। टीएएमपी के पिछले निर्देशों के अनुसार, अधिशेष को टीएएमपी दिशा-निर्देशों के अनुसार समायोजित किया गया है।

(ङ) कार्यशील पूंजी की गणना के मामले में, सेल से देय राशि का 70% को 15 दिनों के लिए देनदार बकाया के रूप में माना जाता है। आईएसएचपीएल पूर्ण भण्डार का निर्वहन करने के बाद केवल 30% अग्रिम रूप में प्राप्त हुआ है और सामग्री पूरी तरह से प्रेषित होने और इनवाइस भेजने के बाद शेष भुगतान किया जाता है। इसे ध्यान में रखते हुए, बकाया देनदारों को कड़ाई से लिया गया है। पिछले कुछ सालों से वास्तविक वित्तीय विवरण इस कथन की पुष्टि करते हैं।

(च) पिछले कुछ सालों से वास्तविक खपत के आधार पर इन्वेंटरी ली गई हैं। नकद, लेनदारों (व्यापार भुगतान) और अन्य देनदारों के संबंध में टीएएमपी द्वारा अनुमोदित दिशानिर्देशों के आधार पर विचार किया गया है।

(छ) बर्थ नं. 4 ए स्वचालन प्रणाली / इलेक्ट्रॉनिक्स जैसी सुविधाओं के सुधार की आवश्यकता है। स्टेकर - रिक्लेमर, वैगन लोडर्स और उनके कंट्रोल डिवाइस जो 2004 से ऑपरेशन में हैं। आईएसएचपीएल ने अनुभव किया है कि इलेक्ट्रॉनिक मदें जैसे कि पीएलसी / वीवीवीएफ जहाज अनलोडर्स की ड्राइव, स्पेयर की खरीद समय की सीमा के साथ उत्तरोत्तर मुश्किल हो गई है जिसके कारण आईएसएचपीएल ने वित्त वर्ष 2011-12 में इलेक्ट्रॉनिक नियंत्रण को बदल दिया था। स्टेकर - रिक्लेमर, वैगन लोडर्स और उनके नियंत्रण उपकरणों के संबंध में, इसी तरह की खरीद संबंधी समस्याएं शुरू हो गई हैं और आईएसएचपीएल कम से कम अगले वित्तीय वर्ष के लिए जारी रखने के लिए कुछ पुर्जों की खरीद करने की कोशिश कर रहा है। इसके बाद, आईएसएचपीएल को इसी तरह से सुधार करना होगा। इसलिए, आईएसएचपीएल को स्टेकर- / रिक्लेमर, वैगन लोडर्स और उनके कंट्रोल डिवाइसेज़ के ऑटोमेशन सिस्टम/प्रतिस्थापन का इलेक्ट्रॉनिकीकरण फिर से शुरू करना होगा।

(ज) यह फॉर्म 3 ए से देखा जा सकता है कि मौजूदा प्रशुल्क के आधार पर, टर्मिनल का परिणाम टीएएमपी के दिशानिर्देशों के अनुसार समायोजन के बाद भी होगा। यह बात ध्यान देने योग्य है कि कि प्रस्तावित वृद्धि के साथ भी, आईएसएचपीएल की न्यूनतम वृद्धि पर कंपनी का औसत अधिशेष 0.1% होगी।

3.2. आईएसएचपीएल ने वित्तीय वर्ष 2013-14, 2014-15 और 2015-16 के लेखापरीक्षित वार्षिक खाते भी प्रस्तुत किये हैं।

4.1. निर्धारित सलाहकार प्रक्रिया के अनुसार, आईएसएचपीएल के 10 फरवरी 2017 के प्रस्ताव की एक प्रतिलिपि लाइसेंसधारी बंदरगाह, केओपीटी और संबंधित प्रयोक्ताओं / उपयोगकर्ता संगठनों को हमारे 24 फरवरी 2017 को पत्र के माध्यम से अपनी टिप्पणियों की मांग करने के लिए भेजा गया था। 27 मार्च 2017 के एक रिमाइंडर के बावजूद जब तक कि मामले को अंतिम रूप नहीं दिया गया था, हमें किसी भी उपयोगकर्ता / उपयोगकर्ता संगठन से कोई भी टिप्पणी प्राप्त नहीं हुई।

4.2. केओपीटी ने 28 अप्रैल 2017 के अपने ईमेल के माध्यम से आईएसएचपीएल प्रस्ताव पर अपनी टिप्पणी प्रस्तुत की है। केओपीटी से प्राप्त टिप्पणियां हमारे 3 मई 2017 के पत्र के माध्यम से आईएसएचपीएल को फीडबैक अर्थात् जानकारी के रूप में भेजी गईं। हालांकि, स्मरणपत्रों के बावजूद, आईएसएचपीएल ने लाइसेंसर पोर्ट केओपीटी द्वारा की गई प्रस्तुति पर अपनी टिप्पणी नहीं दी है। केओपीटी से प्राप्त टिप्पणियों का सारांश नीचे दिया गया है:

#### (i) आईएसएचपीएल के प्रस्ताव पर टिप्पणियां

पोत की आय की परीक्षा लागत के ब्यौरे में दर्शायी गयी है - लेखा परीक्षित खातों से नीचे दिए गए दस्तावेजों के दो सेटों के बीच कुछ अंतर दिखाई देता है:

(रु . लाख में)

वर्ष	पोतीय आय	
	ऑडिट किए गए लेखा	लागत विवरणी
2012-13	380	380
2013-14	470	447
2014-15	445	415
2015-16	474	432

नीचे दिए गए रॉयल्टी खर्चों में समान मतभेदों को देखा गया है:

वर्ष	रॉयल्टी व्यय	
	लेखापरीक्षित खाते / एचडीसी द्वारा वास्तव में प्राप्त राशि	लागत विवरणी
2012-13	1485	1357
2013-14	1833	1674
2014-15	1980	1808
2015-16	1837	1678

(ii) प्रस्तावित एसओआर पर टिप्पणियाँ

(क) **खंड 1.1(xi)** (शब्द 'सक्षम प्राधिकारी' के स्थान पर पोत परिवहन महानिदेशक, सक्षम प्राधिकारी या भारत सरकार द्वारा तटीय पोत मानने के निदेश' के रूप में द्वारा प्रतिस्थापित किया जाना चाहिए।

(ख) **खंड 1.2 (iii)** के स्थान पर निम्नलिखित खंडों प्रतिस्थापित किये जाने चाहिए: -

(क) पोत संबंधी प्रभारों(वीआरसी) के लिए पोतों को वर्गीकृत करने की पद्धति

(i) सामान्य कारोबारी/व्यापारिक लाइसेंस धारी भारतीय ध्वज के किसी विदेशगामी पोत का, सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय धावक के रूप में परिवर्तन हो सकता है। प्रथम परिवर्तन पर सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय धावक के रूप में परिवर्तित किए जाने वाले पोत को भारतीय तट पर चलन के लिए, आगे सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश की आवश्यकता नहीं होगी।

(ii) विदेशी पताका वाले विदेशगामी पोत का, पोत परिवहन महानिदेशक और सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश द्वारा विशिष्ट अवधि के लिए जारी तटीय यात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय धावक के रूप में परिवर्तन हो सकता है।

(ख) पोत संबंधी प्रभारों(वीआरसी)के लिए तटीय रियायती दर और विदेशी दरों के मानदंड:

(i) परिवर्तन के ऐसे मामलों में लोड टर्मिनल (लदान टर्मिनल) द्वारा उस समय से तटीय दरें प्रभार्य होंगी जिस

समय से पोत तटीय सामान लादना/चढ़ाना शुरू करता है।

(ii) परिवर्तन के ऐसे मामलों में, तटीय दरें तभी तक प्रभावी होंगी जब तक पोत भारतीय पत्तन पर आखिरी तटीय कार्गो को उतारने का प्रचालन पूरा करता है। उसके तुरंत बाद उत्तरायी वाले टर्मिनल द्वारा विदेशगामी दरें प्रभावी हो जाएंगी।

(iii) पोत परिवहन महानिदेशक से तटीय लाइसेंस प्राप्त एकनिष्ठ भारतीय तटीय पोतों से, तटीय दरों का पात्र होने के लिए कोई अन्य दस्तावेज अपेक्षित नहीं होगा।

(ग) पोत संबंधी सभी प्रभार दरें तत्समय पोत की स्थिति के आधार पर लागू की जाएंगी।

(ग) खंड 1.2 (xi): रियायती तटीय दर पर कार्गो संबंधित शुल्कों के लेवी के संबंध में प्रावधानों को पुनर्स्थापन और निम्नानुसार शामिल किया जाना चाहिए:

(i) विदेशगामी भारतीय पोत का, पोत परिवहन महानिदेशक और सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश द्वारा विशिष्ट अवधि के लिए जारी वैश्विक और तटीय यात्रा लाइसेंस के आधार पर प्रहस्तन प्रभारों के संबंध में अर्थात् पोत से पोत को स्थानांतरण, क्वेसे/को भंडारण यार्ड को/से के लिए घाट भाड़ा सहित तटीय दरें निम्न परिप्रेक्ष्य में प्रभावी होंगी:

(क) किसी भी भारतीय पत्तन को और तटीय कार्गो वहन करने तथा किसी अन्य भारतीय पत्तन को गमन के लिए।

(ख) तटीय धावन के लिए परिवर्तित नहीं \* परंतु किसी भी भारतीय पत्तन को और तटीय कार्गो वहन करने तथा किसी अन्य भारतीय पत्तन को गमन के लिए।

\*केंद्रीय सीमा शुल्क और सीमा कर बोर्ड के परिपत्र सं.15/2002-कस्टम दिनांक 25 फरवरी 2002 के अनुसार भारतीय ध्वज वाले विदेशगामी पोत द्वारा, बिना किसी सीमा शुल्क परिवर्तन के एक भारतीय पत्तन से दूसरे भारतीय पत्तन को तटीय कार्गो का वहन अनुमत्त है।

(ii) तटीय धावक के रूप में परिवर्तित विदेशी ध्वज वाले पोत के मामलों में, पोत परिवहन महानिदेशालय द्वारा जारी विशिष्ट अवधि के लिए लाइसेंस और सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर, तैयार किसी भारतीय पत्तन से किसी अन्य भारतीय पत्तन के लिए संचलन हेतु तटीय कार्गो/ भारित कंटेनर पर कंटेनर के लिए तटीय दरें लागू होंगी।

(घ) खंड 1.2 (xii): 'उचित स्तर से परे' शब्द स्पष्ट रूप से परिभाषित किया जाना चाहिए ताकि इसके अर्थ और समझ में कोई भी अस्पष्टता न हो।

(ङ) खंड 1.2 (xiii) (सी): खंड की अंतिम पंक्ति में, शब्द और समझ में किसी भी अस्पष्टता से बचने के लिए 'टर्मिनल' शब्द को हटा दिया जाना चाहिए।

(च) खंड 2.2: तटीय पोतों के लिए बर्थ किराया प्रभार की दर को 34.59% की पर्याप्त वृद्धि के साथ प्रस्तावित किया गया है। उसी के तर्कसंगतता का उल्लेख करें आवश्यक महसूस किया जाता है।

(छ) खंड 2.4: तटीय जहाजों के लिए दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार की दर को 49.48% की वृद्धि के साथ प्रस्तावित किया गया है। टीएएमपी आईएसएचपीएल को समान रूप से तर्कसंगत बनाने के लिए सलाह देने पर विचार कर सकता है।

(ज) खंड 3.1: हालांकि बर्थ संख्या 4 ए पर प्रहस्तन हेतु अनुमोदित कार्गो विभिन्न वस्तुओं में उर्वरक, उर्वरक कच्ची सामग्री, सोडा ऐश और अन्य सूखे थोक कार्गो शामिल हैं, फिर भी आईएसएचपीएल ने केवल कोकिंग कोयला के लिए दर का प्रस्ताव दिया है, जिस पर आपत्ति है, क्योंकि ऐसा करना उनके इरादे को प्रतिबिंबित करता है। केवल एक ही



वस्तु का प्रहस्तन करने के लिए जो कि लाइसेंस समझौते के प्रावधानों के अनुरूप नहीं हैं तथा साथ-साथ बर्थ के अंडर यूटिलाइजेशन का अवसर प्रदान करता है।

(i) खंड 3.2: 30.91% की वृद्धि के साथ घाट भाड़ा दर का प्रस्ताव किया गया है। टीएएमपी आईएसएचपीएल को इसे समान रूप से तर्कसंगत बनाने के लिए सलाह देने पर विचार कर सकता है।

(जे) खंड 3.3: तटीय प्रहस्तन प्रभार (पारंपरिक), 30.87% की वृद्धि के साथ प्रस्तावित किया गया है। टीएएमपी आईएसएचपीएल को समान रूप से तर्कसंगत बनाने के लिए सलाह देने पर विचार कर सकता है।

(के) खंड 3.4.2 और 3.5.2: प्रस्तावित वितरण शुल्क (मैकेनिकल) वर्तमान दर से 31.86% अधिक है, जबकि प्रस्तावित वितरण शुल्क (पारंपरिक) विद्यमान प्रशुल्क से 101.15% अधिक है। टीएएमपी आईएसएचपीएल को इसे समान रूप से तर्कसंगत बनाने के लिए सलाह देने पर विचार कर सकता है।

### (iii) सामान्य टिप्पणियां :

प्रत्येक सेवा-वार दर और टीएएमपी की मंजूरी के बावजूद, आईएसएचपीएल ने सेल पर समेकित प्रशुल्क लगाया है जिसकी जानकारी टीएएमपी को भी जाना जाता है। मामले में केओपीटी द्वारा टीएएमपी को प्रेषित अभ्यावेदन पर अभी तक कोई कार्रवाई नहीं हुई है।

केओपीटी ने फिर टिप्पणी करते हुए इस बात पर बल दिया है कि आईएसएचपीएल द्वारा लगाए गए शुल्क के लिए लागू सेवा वार दरें आईएसएचपीएल द्वारा अपने ग्राहकों के चालानों में परिलक्षित होनी चाहिए ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि अनुमोदित दरें टीएएमपी द्वारा अनुमोदित अधिकतम सीमा के अंदर हैं। आईएसएचपीएल, टीएएमपी द्वारा इस संबंध में आईएसएचपीएल को एक आदेश देने पर विचार कर सकता है। जैसा कि पहले के अवसरों पर केओपीटी द्वारा टीएएमपी को सूचित किया गया था, लाइसेंस समझौते के अनुसार आईएसएचपीएल द्वारा देय रॉयल्टी के समुचित मूल्यांकन के लिए भी यह आवश्यक है।

इससे आगे 15.06.2006 के बाद से विभिन्न पत्रों के माध्यम से, केओपीटी ने उन मामलों के संबंध में केओपीटी और आईएसएचपीएल के बीच दर्ज लाइसेंस समझौते के प्रमुख प्रावधानों के साथ-साथ केओपीटी की स्थिति के बारे में जानकारी दी है। यह मुद्दा 14.09.2006, 18.08.2010 आदि के केओपीटी के पत्रों के माध्यम से भी उठाया गया था। जैसे कि ये मुद्दे अभी भी जारी रहेंगे, टीएएमपी इस मामले में पुनर्विचार कर सकता है और आईएसएचपीएल के मूल्य के पैमाने के संबंध में किसी भी भौतिक निर्धारण के बारे में विचार कर सकता है।

केओपीटी पूर्ववत 'डबल बैंकिंग प्रभार' के लिए आईएसएचपीएल के प्रस्ताव को प्रस्तुत करता है, क्योंकि पहले की तरह इस बात पर फिर से जोर दिया गया है कि आईएसएचपीएल गोदी पानी और अंतरिक्ष के उपयोग से लाभ अर्जित करने का हकदार नहीं है जो लाइसेंस समझौते के तहत उन्हें पट्टा में आवंटित क्षेत्र की सीमा से परे है। इसके अलावा, मजबूरी की स्थिति के तहत ऐसी डबल बैंकिंग प्रभार की घटना में, केओपीटी भी, डबल बैंकिंग जहाज द्वारा केओपीटी के कब्जे के तहत ऐसी जगह के लिए अपने वैध बकायों के नुकसान से गुजर रहा है। टीएएमपी को इस मुद्दे पर उचित नजर रखना चाहिए और आईएसएचपी को दरमानों में संशोधन के दौरान 'डबल बैंकिंग प्रभार' की किसी दर की अनुमति नहीं दी जानी चाहिए।

**5.1.** प्रस्ताव की प्रारंभिक जांच पर, आईएसएचपीएल को हमारे द्वारा उठाए गए विभिन्न मुद्दों पर अतिरिक्त जानकारी / स्पष्टीकरण देने के लिए हमारे 21 अप्रैल 2017 के पत्र के माध्यम से अनुरोध किया गया था। प्राधिकरण के 3 मई 2017, 07 जून 2017 और 21 जून 2017 के अनुस्मारक के बावजूद, आईएसएचपीएल ने मामले को अंतिम रूप दिये जाने नहीं तक इसका जवाब नहीं दिया है। हमारे द्वारा मांगी गई जानकारी / स्पष्टीकरण निम्नानुसार हैं:

**I. सामान्य**

- (i) चूंकि वर्ष 2016-17 पहले ही खत्म हो चुका है और इस पर विचार किया गया है कि आईएसएचपीएल के संदर्भ में संशोधित प्रशुल्क केवल 2017-18 वर्ष में लागू हो जाएगा, आईएसएचपीएल ने वर्ष 2019-20 के अनुमानों को भी विचार करके इसके लागत विवरणों को अद्यतन करने पर विचार करना है ताकि इसकी प्रशुल्क वैधता अवधि 3 साल हो सके।
- (ii) 2016-17 के लिए साल 2016-17 के वास्तविक व्योरे वास्तविक और प्राक्कलन के साथ अद्यतन किए जा सकते हैं, यदि आवश्यक हो, तो और वर्ष 2016-17 के वास्तविकताओं के संबंध में 2017-18 से 2019-20 के वर्षों के प्राक्कलनों की समीक्षा की जानी है।
- (iii) यदि लेखा परीक्षित खाते उपलब्ध नहीं हैं तो आईएसएचपीएल 2016-17 के लिए अनंतिम खातों की एक प्रति प्रस्तुत करें

**II. आगम/निर्गम परिदृश्य**

- (i) वर्ष 2016-17 के अनुमानित आगम/निर्गम की समीक्षा की जा सकने वाले वर्ष 2017-18 से 2019-20 के वर्षों के वास्तविक और अनुमानों के साथ अद्यतन की जा सकती है।
- (ii) वर्ष 2017-18 के लिए 2.4 मिलियन टन अनुमानित मात्रा और वर्ष 2018-19 के लिए 2.3 मिलियन टन कार्गो के संदर्भ में, आईएसएचपीएल ने अपने प्रस्ताव में कहा है कि यह मात्रा के अनुमानों को कम करने के लिए निम्नलिखित पर विचार किया गया है :
- (क) मौजूदा बंदरगाहों पर क्षमता बढ़ाने के लिए पूंजीगत व्यय प्रतिबद्धताओं के संदर्भ में पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) द्वारा योजनाबद्ध विकास;
- (ख) तत्काल क्षेत्रों में आने वाले नए बंदरगाह

इस संबंध में, आईएसएचपीएल निम्नलिखित कार्य करेगी को:

- (क) आईएसएचपीएल द्वारा प्रहस्तित किए जाने वाले कार्गो की मात्रा पर इसका नकारात्मक प्रभाव पड़ेगा, यह दिखाने के लिए कि क्षमता बढ़ाने के लिए एमओएस द्वारा नियोजित वर्षवार और पत्तनवार पूंजीगत व्यय प्रतिबद्धताओं को सूचीबद्ध किया जाए और विश्लेषण प्रस्तुत किया जाए।
- (ख) निकटवर्ती क्षेत्रों में बनने वाले नए पत्तनों की सूची इन नये पत्तनों पर प्रहस्तित किए जाने वाले कार्गो का परिकलित विवरण, नए बंदरगाहों के चालू होने का संभावित वर्ष और इस तरह के नए पत्तनों से आईएसएचपीएल द्वारा प्रहस्तित माल की मात्रा पर नकारात्मक प्रभाव पड़ेगा, यह दिखाने के लिए एक विश्लेषण प्रस्तुत किया जाए
- (iii) आईएसएचपीएल ने 2017-18 और 2018-19 के वर्षों के लिए कोयले की पर्याप्त तटीय मात्रा का अनुमान लगाया है, हालांकि वर्ष 2012-13, 2013-14, 2015-16 और 2016-17 में आईएसएचपीएल द्वारा कोई तटीय मात्रा का संचालन नहीं किया गया है आधार है कि पोत परिवहन मंत्रालय ने अंतर्देशीय जलमार्गों में विकास और तटीय कार्गो को संभालने के लिए पत्तन पर योजनाबद्ध सुविधाओं का प्रस्ताव है। इस संबंध में, आईएसएचपीएल संभावित वर्ष के अनुसार है जिसमें समुद्री जल के रास्ते और समुद्री तटों का संचालन करने के लिए पत्तन पर योजनाबद्ध सुविधाओं का आयोजन और वर्ष 2017-18 और 2018-19 से विकास आईएसएचपीएल के तटीय मात्रा में क्या योगदान होगा के संबंध में एक विश्लेषण प्रस्तुत करें कि।
- (iv) आईएसएचपीएल ने वर्ष 2018-19 के दौरान स्वचालन प्रणाली के पुनर्निर्माण के लिए रु.165 लाख के पूंजीगत व्यय का अनुमान लगाया है। वर्ष 2018-19 के आगम/निर्गम अनुमानों में इस खाते पर होने वाले आगम/निर्गम में होने वाली अनुमानित वृद्धि 2018-19 के अनुमानित आगम/निर्गम 2017-18 के अनुमान के मुकाबले आगम/निर्गम कम है।

### III. आय परिदृश्य

- (i) 2016-17 के अनुमानित आय 2016-17 से 2019-20 के वर्षों के लिए वास्तविक और अनुमानित आय के साथ अद्यतित किया जाए और यदि आवश्यक हो, तो वर्ष 2016-17 के वास्तविक समय के आधार पर समीक्षा की जाए
- (ii) आईएसएचपीएल ने पोत से संबंधित आय लागत विवरणी में वित्त वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए क्रमशः रु. 446.9 लाख, रु. 415.4 लाख रु.432.4 लाख पर विचार किया है हालांकि, आईएसएचपीएल के लेखापरीक्षित खातों की अनुसूची 16 में वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए बर्थ किराया आय क्रमशः रु.470.44 लाख, रु.445.19 लाख और रु. 474.35 लाख का उल्लेख है। लागत विवरणी (फॉर्म 2 बी) में कम आय दिखाने का कारण एक मिलान विवरणी के साथ स्पष्ट किया जाए।
- (iii) वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए वार्षिक खातों के अनुसूची 18 में दर्शाए गए विविध पर आय आईएसएचपीएल द्वारा लागत विवरणी में विचार नहीं किया गया है। कृपया स्पष्ट करें।
- (iv) 'वैकल्पिक सेवाओं से अन्य आय' शीर्ष के तहत आय के अनुमान में, आईएसएचपीएल ने 2016-17 से 2018-19 के बीच किसी भी अवधि के लिए कार्गो लोडिंग, अनलोडिंग और री-स्टैकिंग और कार्गो को पुनः प्राप्त करने से उत्पन्न किसी भी आय का अनुमान नहीं लगाया है आईएसएचपीएल ने इस खाते में आय के परिकलन प्रस्तुत करें।
- (v) 2016-17 से 2018-19 के बीच 'वैकल्पिक सेवाओं से अन्य आय' का अनुमान रु 768 लाख, रु. 658 लाख और रु. 631 लाख की वास्तविक आय के विपरीत वर्ष 2015-16 के दौरान रु.1887 लाख गिरावट की प्रवृत्ति पर देखी गयी है आय के कम अनुमान को उचित ठहराने के कारण का उल्लेख करें।
- (vi) आईएसएचपीएल 2016-17 से 2018-19 के वर्षों (21 दिन से अधिक की अवधि के लिए) के लिए भू-किराया से अनुमानित आय का अनुमान नहीं लगाया गया है। वर्ष 2016-17 से 2018-19 तक के वर्षों के लिए भूमि किराए से आय का प्राक्कलन किया जा सकता है।
- (vii) आईएसएचपीएल ने 'वित्त और विविध आय' के तहत लागत विवरणी में संपत्तियों की बिक्री के लिए रु. 2.52 लाख के वास्तविक लाभ पर विचार किया है। तथापि, यह आईएसएचपीएल के वर्ष 2015-16 वार्षिक खातों में भी प्रतिबिंबित नहीं है। स्थिति को स्पष्ट करें।

### IV. प्रचालन लागत

आईएसएचपीएल ने 2013-14 से 2016-17 तक के सालाना खातों के वार्षिक व्यय में दर्शाए गए खर्चों के रूप में लागत विवरण में परिलक्षित व्यय (परिचालन व्यय + ओवरहेड्स + मूल्यह्रास) में अंतर को समझाते हुए एक तुलनात्मक मिलान विवरणी प्रस्तुत करें।

#### (क) अनुरक्षण मजदूरी

रखरखाव मजदूरी की लागत के अनुमान लगाने के लिए आईएसएचपीएल ने वर्ष 2016-17 से 2018-19 के वर्षों के वास्तविक समय के लिए वर्ष 2015-16 के लिए वास्तविक पर 10% वार्षिक वृद्धि पर विचार किया है। आईएसएचपीएल के प्रस्ताव से ज्ञान है कि 10% का वृद्धि कारक 01.04.2014 से 31.03.2017 की अवधि के अनुबंध पर आधारित है। चूंकि अनुबंध की अवधि खत्म हो चुकी है, आईएसएचपीएल ने 01.04.2017 से आगे की अवधि के लिए आईएसएचपीएल द्वारा दर्ज अनुबंध की एक प्रति प्रस्तुत करें और 2017-18 और 2018-19 के वर्षों के लिए रखरखाव श्रम लागत का आकलन करें।

#### (ख) उपकरण संचालन लागत

आईएसएचपीएल द्वारा सुसज्जित नवंबर 2016 के लिए प्रस्तुत बिजली के बिल के मुताबिक, बिजली की प्रति इकाई लागत रु. 11.26 है, जबकि आईएसएचपीएल ने वर्ष 2016-17 के लिए रुपये 13.40 प्रति यूनिट बिजली की लागत पर विचार किया है। आईएसएचपीएल बिजली की यूनिट दर रु. 13.40 के लिए दस्तावेजी समर्थन प्रस्तुत करें।

**(ग) लीज़ किराया**

(i) लीज किराया की गणना में, वर्ष 2013-14 से 2015-16 के दौरान पट्टे का क्षेत्र 106 9 27.21 वर्ग मीटर माना गया है। तथापि, वर्ष 2016-17 के बाद से, पट्टा क्षेत्र को घटाकर 106787 वर्ग मीटर का दिया गया है। पट्टे के किराये के आकलन के लिए कृपया भूमि के कम भू क्षेत्र पर विचार करने का कारण बताएं।

(ii) कोलकाता पोर्ट ट्रस्ट (केओपीटी) और आईएसएचपीएल के बीच लाइसेंस समझौते आईएसएचपीएल को आवंटित भूमि के संबंध में देय किराया का 5.1% वार्षिक वृद्धि करता है। लाइसेंस समझौते से पट्टे पर किराया के समय पर भुगतान पर 2.5% की छूट भी मिलती है। आईएसएचपीएल द्वारा प्रस्तुत विवरणों से, यह स्पष्ट नहीं है कि पट्टा किराये के अनुमानों में रिबेट के प्रभाव का प्रावधान किया गया है या नहीं। इसलिए, आईएसएचपीएल परिकलन के साथ स्थापित करने के लिए कि छूट के प्रभाव को पट्टा किराया के आकलन में लिया गया है।

**V. अन्य व्यय****(क) बीमा लागत**

बीमा लागत के आकलन के लिए आधार और परिकलन प्रस्तुत करें।

**(ख) परीक्षण और सर्वेक्षण शुल्क**

कृपया परीक्षण और सर्वेक्षण शुल्क के लिए प्रति टन की दर के समर्थन में दस्तावेजी प्रमाण प्रस्तुत करें, जो कि एक अनुबंध सेवा प्रतीत होती है।

**(ग) विलंब प्रभार**

वर्ष 2016-17 से 2018-19 तक के लिए अनुमानित आगम/निर्गम, लागत विवरणी में विलंब प्रभार लागत के रूप में दिखाया गया है।

**VI. मूल्यहास**

(i) वार्षिक खातों के अनुसार, वर्ष 2014-15 के लिए मूल्यहास 1039.45 लाख रुपये है। तथापि, लागत विवरण में यह रु. 1163 लाख दिखाया गया है। कृपया अंतर का समायोजन मिलान करें।

(ii) यह माने हुए कि वर्ष 2015-16 की तुलना में वर्ष 2016-17 से 2018-19 के बीच संयंत्र और मशीनरी का कोई बिक्री / विलोपन की कल्पना नहीं की गई है, 2016-17 से 2018-19 तक के वर्षों के दौरान संयंत्र और मशीनरी से संबंधित अवमूल्यन की मात्रा में महत्वपूर्ण कमी का औचित्य बताएं।

(iii) कृपया पुष्टि करें कि वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए मूल्यहास, 2005 के दिशानिर्देशों के खंड 2.7.1 के अनुरूप है।

**VII. ऊपरि व्यय****प्रबंधन और प्रशासनिक ऊपरि व्यय**

(i) प्रबंधन और प्रशासनिक ऊपरि व्यय के तहत विचारित मदों को सूचीबद्ध करें।

(ii) पिछले वर्ष के संबंधित आकलनों के संदर्भ में ) वर्ष 2016-17 से 2018-19 तक वर्षों के लिए 10% का वृद्धि कारक का औचित्य बताएं।

**VIII. नियोजित पूंजी**

आईएसएचपीएल ने अनुमान लगाया है कि 2018-19 के दौरान स्वचालन प्रणाली में सुधार के लिए रु. 1.665 / लाख की पूंजी की वृद्धि होगी। इस वृद्धि के संबंध में, आईएसएचपीएल से अनुरोध किया जाता है कि कथित परिसंपत्ति की खरीद में शुरू की गई कार्रवाई के

समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत किये जाएं। इसके अलावा, स्वचालन प्रणाली में सुधार के चलते परिचालन लागत में कटौती की जानकारी भी प्रस्तुत की जाए।

## (i) विविध देनदार

(क) अतीत में आईएसएचपीएल के प्रशुल्क के संशोधन के दौरान, विभिन्न देनदारों को आईएसएचपीएल द्वारा केओपीटी द्वारा देय होने वाले अनुमानित लीज किराए पर एक महीने के औसत पर माना जाता है। हालांकि, आईएसएचपीएल ने विचारों के तहत सभी वर्षों के लिए विविध देनदारों का अनुमान लगाने के लिए इस दृष्टिकोण को अपनाया है। पिछले प्रशुल्क के अनुसार अनुमानित देनदारों का संतुलन ऑर्डर रू।

(ख) सेल से बकाया राशि का 70% देनदार के रूप में 15 दिनों के लिए बकाया पर विचार 2.9.9 के अनुसार लाइन में नहीं मिला है। 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों

## (ii) माल-सूची

आईएसएचपीएल विचाराधीन सभी वर्षों के लिए विचारित इन्वेंट्री के मूल्य के समर्थन में परिकलन प्रस्तुत करना।

## (iii) नकदी-शेष

आईएसएचपीएल द्वारा अनुमानित नकदी शेष, 2005 के दिशानिर्देशों के क्लॉज 2.9.9 में निहित शर्त के अनुरूप नहीं है। दिशानिर्देशों के प्रावधान के मुताबिक आकलन करें।

## (iv) ऋण और अग्रिम

अतीत में आईएसएचपीएल के प्रशुल्क की समीक्षा के दौरान, मौजूदा परिसंपत्तियों के एक घटक के रूप में ऋण और अग्रिम को नहीं लिया गया है, जैसा कि 2005 दिशानिर्देश इसके लिए प्रावधान नहीं हैं। इसी प्रकार, कार्य-पूंजी के आकलन में ऋण और अग्रिम की राशि पर विचार करना संभव नहीं हो सकता है।

## (v) वर्तमान देयताएं

कृपया, वर्ष 2014-15 में रुपये 530 लाख के अनुसार "लाभांश पर कर सहित डिविडेंड के लिए वर्तमान देयता" की प्रकृति की व्याख्या करें।

## (ix) दरमान

### (क) सामान्य निबंधन और शर्तें -

2005 के दिशानिर्देशों के क्लॉज 2.18.4 के अनुसार, पत्तन द्वारा रिफंड में देरी से सेवा पूरा होने की तिथि या उपयोगकर्ता से आवश्यक दस्तावेजों के उत्पादन से 20 दिनों के भीतर गिना जाएगा। तथापि, आईएसएचपीएल ने देरी की गिनती के प्रभाव के लिए 30 दिन के पश्चात गिनने का एक नोट प्रस्तावित किया है। दिशानिर्देशों की स्थिति में विचलन में नोट का प्रस्ताव देने का कारण समझाया जाना चाहिए।

### (ख) तटीय प्रहस्तन प्रभार

तटीय प्रहस्तन प्रभार के दायरे में शामिल सेवाओं की सूची में, तटीय प्रहस्तन प्रभार के दायरे से 'पानी छिड़काव' की सेवा को हटाने के लिए और ठीक पोत से सीधे आगम/निर्गम से लेकर स्टैक यार्ड तक की स्पिलेज संग्रहण के लिए कारण बताया जाना चाहिए।

5.2. आईएसएचपीएल प्रस्ताव पर लाइसेंसधारी पोर्ट केओपीटी को 21 अप्रैल 2017 के हमारे पत्र के माध्यम से कुछ सूचना / स्पष्टीकरण देने के लिए अनुरोध किया गया था। केओपीटी ने 28 अप्रैल, 2017 को अपनी ईमेल के माध्यम से प्रतिक्रिया दी है। हमारे द्वारा मांगी गई जानकारी और उसके बाद केओपीटी की प्रतिक्रिया नीचे दी गई है:

क्रम सं	प्राधिकरण द्वारा अपेक्षित सूचना/ स्पष्टीकरण	केओपीटी का प्रत्युत्तर
(i)	वर्ष 2016-17 से 2018-19 तक आईएसएचपीएल का आगम/निर्गम अनुमान	आईएसएचपीएल द्वारा वित्त वर्ष 2015-16 में बर्थ नं. 4 ए पर, 2.84 मिलियन टन की तुलना में चालू वित्त वर्ष (2016-17) में 2.68 मिलियन टन कार्गो का प्रहस्तन किया गया है। इस इसी प्रकार, वित्त वर्ष 2017-18 और 2018-19 के लिए आईएसएचपीएल का कार्गो प्रोजेक्ट वित्त वर्ष 2016-17 की तुलना में वित्त वर्ष 2016-17 में एचडीसी पर कोयले के आयात में गिरावट की प्रवृत्ति को ध्यान में रखते हुए उचित लगता है, मुख्यतः कारणों के लिए इस्पात उद्योग में मंदी और सरकार द्वारा घरेलू कोयले के बढ़ते उपयोग पर जोर दिया गया।
(ii)	वर्ष 2016-17 के दौरान आईएसएचपीएल द्वारा प्रहस्तित वास्तविक आगम निर्गम	<p>इस संबंध में यह कहा जा सकता है कि वित्त वर्ष 2013 -14 और 2014-15 में कार्गो बर्थ नं. 4 ए पर क्रमशः 3.4 मिलियन टन और 3.13 मिलियन टन सेल के कारण ही प्रहस्तित किया गया था। सामान्य प्रयोक्ता आधार पर बेरथ नंबर 4 ए का उपयोग करने के प्रावधान को ध्यान में रखते हुए, आईएसएचपीएल बर्थ की क्षमता के अधिकतम इस्तेमाल के लिए अतिरिक्त समुचित ड्राई बल्क कार्गो खाते के अन्य आयात के प्रहस्तन की व्यवहार्यता का पता लगा सकता है।</p> <p>तथापि, तटीय आगम निर्गम को बढ़ावा देने के लिए सरकार की नीति पर विचार करते हुए, कम से कम 10% कार्गो इस बर्थ पर प्रहस्तित किया जा सकता है जिसे तटीय माना किया जा सकता है।</p>
(iii)	वर्ष 2018-19 के दौरान आईएसएचपीएल द्वारा प्रस्तावित संपत्तियों के कुल ब्लॉक में वृत्ति	बर्थ नं 4 ए में निवेश की लागतों के संबंध में यह कहा जा सकता है कि लाइसेंस समझौते के अनुसार, आईएसएचपीएल द्वारा मैकेनाइज्ड हैंडलिंग सुविधा को उचित कामकाजी परिस्थितियों में बनाए रखने और लाइसेंस की समाप्ति पर उसे केओपीटी को सौंपने के लिए अपेक्षित है। इस प्रकार आईएसएचपीएल द्वारा पूरी परियोजना सुविधाओं के निरंतर रखरखाव अपेक्षित है ताकि परियोजना सुविधाओं का हस्तांतरण लाइसेंस की अवधि के अंत में केओपीटी को अच्छी तरह से और उचित कार्यरत स्थिति में प्रहस्तन हेतु किया जा सके। हालांकि, उन्होंने इस संबंध में किसी विशिष्ट निवेश योजना के बारे में केओपीटी को सूचित नहीं किया गया है। इसलिए, केओपीटी इस पर कोई टिप्पणी देने की स्थिति में नहीं है।

		इस प्रकार, सकल ब्लॉक के लिए संपत्ति के निवेश के बारे में, यह उल्लेख है कि ऐसा आईएसएचपीएल के विवेकाधिकार पर किया जाता है और केओपीटी के पास इसके ए प्रस्ताव पर कोई टिप्पणी नहीं है।												
(iv)	आईएसएचपीएल द्वारा आईएसएचपीएल को निर्मुक्त पट्टे वाली भूमि का क्षेत्र और पट्टा किराया के आकलन में विचारित	<div>आईएसएचपीएल को लीज़ पर दी गई भूमि के क्षेत्र और आईएसएचपीएल द्वारा पट्टे के किराये के अनुमान के अनुसार पट्टे के किराए के संबंध में मार्च 2017 के बिलों के अनुसार निम्न जानकारी दी गई है:</div> <table><tr><td>लीज़ पर भूमि का क्षेत्र</td><td>दर प्रति 100 वर्ग मीटर(रुपये में)</td></tr><tr><td>103000 वर्ग मीटर</td><td>4364.13</td></tr><tr><td>1795 वर्ग मीटर</td><td>2810.39</td></tr><tr><td>1179 वर्ग मीटर</td><td>3349.99</td></tr><tr><td>715 वर्ग मीटर</td><td>3190.47</td></tr><tr><td>83 वर्ग मीटर</td><td>3349.99</td></tr></table>	लीज़ पर भूमि का क्षेत्र	दर प्रति 100 वर्ग मीटर(रुपये में)	103000 वर्ग मीटर	4364.13	1795 वर्ग मीटर	2810.39	1179 वर्ग मीटर	3349.99	715 वर्ग मीटर	3190.47	83 वर्ग मीटर	3349.99
लीज़ पर भूमि का क्षेत्र	दर प्रति 100 वर्ग मीटर(रुपये में)													
103000 वर्ग मीटर	4364.13													
1795 वर्ग मीटर	2810.39													
1179 वर्ग मीटर	3349.99													
715 वर्ग मीटर	3190.47													
83 वर्ग मीटर	3349.99													

6. इस संदर्भ में मामले की संयुक्त सुनवाई कोलकाता के केओपीटी परिसर में 8 मई 2017 को हुई थी। संयुक्त सुनवाई पर, केओपीटी और आईएसएचपीएल ने अपनी प्रस्तुतियां बनाई हैं

7. संयुक्त सुनवाई के बाद, आईएसएचपीएल को पोत के अतिरिक्त पड़ाव के लिए दंड संबंधी प्रावधानों और पोत के बेहतर प्रदर्शन के लिए प्रोत्साहन प्रावधान के अभाव के बारे में और एचडीसी द्वारा उठाए गए मुद्दों को देखने के लिए हमारे 7 जून 2017 के पत्र के माध्यम से अनुरोध किया गया था। आईएसएचपीएल ने 21 जून 2017 के एक अनुस्मारक के बावजूद, मामले को अंतिम रूप दिये जाने तक जवाब नहीं दिया था।

8. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्यवाही इस प्राधिकरण के कार्यालय में रिकॉर्ड पर उपलब्ध है। संबंधित दलों द्वारा किए गए तर्कों का एक अंश संबंधित पार्टियों को अलग-अलग भेजा जाएगा। इन विवरणों को हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध कराया जाएगा।

9. इस मामले की प्रसंस्करण के दौरान एकत्र की गई सूचना की संपूर्णता के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति उभर रही है:

(i) इंटरनेशनल सीपोर्ट्स (हल्दिया) प्राइवेट लिमिटेड (आईएसएचपीएल) के मौजूदा स्केल ऑफ रेट (एसओआर) को अंतिम रूप से 31 जुलाई 2016 तक की प्रशुल्क वैधता के साथ 4 जुलाई 2014 को संशोधित किया गया था। आईएसएचपीएल के मौजूदा प्रशुल्क को उस आदेश के अनुसार, यथास्थिति को बनाए रखा गया था। इसके बाद, इस प्राधिकरण ने 05 जुलाई 2016 के अपने आदेश के अनुसार 30 सितंबर 2016 तक आईएसएचपीएल को अपने प्रस्ताव 30 सितंबर 2016 तक प्रस्तुत करने के लिए आईएसएचपी के मौजूदा दरमानों की वैधता बढ़ा दी है। प्रस्ताव प्रस्तुत करने का समय शुरू में 30 सितंबर 2016 तक और उसके बाद में उनके अपने अनुरोध पर 15 दिसंबर 2016 तक बढ़ाया गया था। आईएसएचपीएल एसओआर की वैधता इसके बाद नहीं बढ़ाई गई है।

(ii) ऊपर की पृष्ठभूमि में, आईएसएचपीएल ने में अपने एसओआर के सामान्य संशोधन के लिए फरवरी 2017 अपना प्रस्ताव पेश किया। इस प्रस्ताव पर प्रासंगिक उपयोक्तओं के साथ परामर्श किया गया था। मामले के प्रसंस्करण के दौरान, क्योंकि वित्तीय वर्ष 2016-17 पहले से ही खत्म हो चुका था, आईएसएचपीएल को 2016-17 के साल के वास्तविक मूल्य के अनुसार लागत विवरणों को अपडेट करने का अनुरोध किया गया था। आईएसएचपीएल को 2017-18 से 2018-19 के वर्षों के अनुमानों की समीक्षा वर्ष 2016-17 के वास्तविक समय के आधार पर करने के लिए अनुरोध किया गया था। इसके अलावा, आईएसएचपीएल से सूचना / स्पष्टीकरण मांगा गया ताकि इस प्राधिकरण को तर्कपूर्ण विसस्तृत आदेश पारित कर सके। साथ ही, 08 मई 2017 को आयोजित संयुक्त सुनवाई के दौरान, आईएसएचपीएल को पोत के अतिरिक्त ठहराव और पोत के बेहतर प्रदर्शन के लिए प्रोत्साहन प्रावधान की अनुपस्थिति के लिए दंडात्मक प्रावधानों पर कोलकाता पोर्ट ट्रस्ट (केओपीटी) द्वारा उठाए गए मुद्दों का निपटान करने तथा उत्तर देने के लिए अनुरोध किया गया था। जैसा कि संदर्भगत मामले से संबंधित आदेश की वास्तविक स्थिति में उल्लेख किया गया है, आईएसएचपीएल ने कई अनुस्मारक के बावजूद, जवाब नहीं दिया है। आईएसएचपीएल ने न तो हमारे द्वारा मांगी गई जानकारी / स्पष्टीकरण प्रस्तुत किया है और न ही लाइसेंसदाता पोर्ट केओपीटी द्वारा प्रस्तुत टिप्पणियों पर टिप्पणी की है। यद्यपि आईएसएचपीएल ने 8 मई 2017 को आयोजित संयुक्त सुनवाई में सहमति जताई थी कि शीघ्र ही उत्तर देगा, यह 3 महीने से अधिक समय के बाद भी चुप रहा।

वर्ष 2016-17 समाप्त होने और आईएसएचपीएल के पास 2016-17 के वित्तीय आंकड़े होने के बावजूद आईएसएचपीएल उन्हें इस प्राधिकरण को प्रस्तुत करने में असफल रहा है। इसलिए, वर्ष 2016-17 के लिए मान्य आकलन, अब 2016-17 के वास्तविक आंकड़ों के संदर्भ में आईएसएचपीएल के प्रशुल्क की आगामी समीक्षा के दौरान समीक्षा की जाएगी और 2005 के दिशानिर्देशों के अनुसार आवश्यक समायोजन किया जाएगा। आईएसएचपीएल इसे नोट करे।

इस संबंध में, यह उल्लेख करने के लिए प्रासंगिक है कि आईएसएचपीएल के एसओआर 01 अप्रैल 2016 (प्रारंभिक प्रशुल्क वैधता अवधि की समाप्ति के बाद यानी 31 मार्च 2016 तक) से संशोधनाधीन था। तथापि, 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के क्लॉज 3.1.3 में निर्धारित अनुसार इन्हें संशोधित करने के लिए कम से कम तीन महीने पहले, बीओटी ऑपरेटरों को प्रशुल्क प्रस्ताव शुरू करने और इस प्राधिकरण को अप्रेषित करना था, आईएसएचपीएल का अपना प्रस्ताव प्रस्तुत करने में इस भाग पर काफी देरी हुई है। आईएसएचपीएल द्वारा फरवरी 2017 (रिमाइंडर्स के बाद) में दायर किया गया और प्रस्ताव मूल प्रशुल्क वैधता अवधि की समाप्ति की तारीख के लगभग 11 महीने बाद है अब, आईएसएचपीएल ने अप्रैल 2017 में हमारे द्वारा मांगी गई प्रासंगिक जानकारी / स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने में काफी देरी की है। इस प्रक्रिया में, मूल प्रशुल्क वैधता अवधि की समाप्ति तिथि के लगभग 16 महीने पहले ही बीत चुके हैं। इस पृष्ठभूमि में आईएसएचपीएल की प्रतिक्रिया का अनिश्चित रूप से इंतजार करना उचित नहीं लगता है। इस स्थिति को ध्यान में रखते हुए, यह प्राधिकरण संदर्भित मामले में प्रसंस्करण के दौरान एकत्रित जानकारी के आधार पर आईएसएचपीएल के प्रस्ताव के निपटान के लिए विवश है।

(iii) प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.13 में प्राइवेट टेरिफ के निर्धारण के समय पर निर्धारित अनुमानों के संदर्भ में निर्धारित टेरिफ वैधता अवधि के अंत में निजी टर्मिनलों के वास्तविक, भौतिक और वित्तीय प्रदर्शन की समीक्षा करने के लिए प्राधिकरण को अधिदेश प्राप्त है। आईएसएचपीएल के प्रशुल्क के अंतिम निर्धारण के दौरान, इस प्राधिकरण ने वर्ष 2013-14 से 2015-16 के अनुमानों पर भरोसा किया था। इस प्रकार, इस अवधि के दौरान आईएसएचपीएल के वास्तविक प्रदर्शन का आकलन करने के लिए वर्ष 2013-14 से 2015-16 के वर्षों के वास्तविक अनुमानों का विश्लेषण किया जाना चाहिए।

(iv) वर्ष 2013-14 से 2015-16 के दौरान आईएसएचपीएल के प्रदर्शन का विश्लेषण नीचे दिया गया है:

(क) आईएसएचपीएल द्वारा 2013-14 से 2015-16 तक तीन वर्ष की अवधि के दौरान प्रहस्तित किया गया वास्तविक आगम निर्गम 8.92 मिलियन मीट्रिक टन के अनुमानित आगम निर्गम के मुकाबले 9.39 मिलियन मीट्रिक टन के बराबर है, जो 5.37% के सकारात्मक बदलाव दर्ज करता है।

(ख) प्रचालन से आय में कार्गो प्रहस्तन से आय, पोत संबंधी आय और अन्य आय शामिल है।



आईएसएचपीएल द्वारा अपने लागत विवरणी में रु. 8610.94 लाख, रुपये 7263.27 लाख और रु. 6890.72 लाख क्रमशः वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक के लिए आईएसएचपीएल के वार्षिक खातों के अनुसार संबंधित हैं और इन्हीं पर विचार किया गया है।

यद्यपि वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए वार्षिक खातों में पोत संबंधी आय क्रमशः रु. 470.44 लाख, रु. 445.19 लाख और रु. 474.35 लाख, माना है आईएसएचपीएल ने लाख लागत विवरणी में अनुमानित वर्षों के लिए वैसल से संबंधित आय केवल क्रमशः 446.9 लाख, रु. 415.4 लाख और रु. 432.4 पर विचार किया है। केओपीटी ने लागत विवरणी में पोत संबंधी आय को निम्न रिपोर्टिंग भी बताया है। इस संबंध में आईएसएचपीएल के लिए किए गए विशिष्ट अनुरोध के बावजूद आईएसएचपीएल ने लागत विवरणी में पोत से संबंधित आय के निम्न स्तर पर विचार करने का कारण स्पष्ट नहीं किया है। आईएसएचपीएल के जुलाई 2014 के आदेश में, इस तरह के अंतर आईएसएचपीएल द्वारा पार्किंग और पोतों से डबल बैंकिंग आय के लिए जिम्मेदार ठहराया गया है। उसी कारण के आधार पर, 2013-14 से 2015-16 के वर्षों के वार्षिक खातों में दर्शाए गए पोत संबंधी आय का उच्चतर स्तर विश्लेषण में माना जाता है, जैसा कि आईएसएचपीएल के पिछले आदेश में किया गया है।

प्रतीत होता है कि लागत विवरणी में 2013-14 से 2015-16 के लिए वार्षिक आय में उल्लेखित विविध आय के रूप में क्रमशः रु. 2.98 लाख, रुपये 30.52 लाख और रु. 7.51 लाख आईएसएचपीएल द्वारा विचार नहीं किया गया है। एक विशिष्ट अनुरोध के बावजूद, आईएसएचपीएल ने उक्त आय के बहिष्कार का कारण स्पष्ट नहीं किया है। अपेक्षित स्पष्टीकरण की अनुपस्थिति में, अनुमानित आय को लागत विवरणी में आय के रूप में माना गया है।

इसके अलावा, चूंकि दरों में जुलाई 2014 के आदेश के जरिए यथास्थिति को बनाए रखा गया है, वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए यथामान्य जुलाई 2014 के आदेश में अनुमानित आय को अपडेट करने का सवाल नहीं उठता है।

पिछले प्रदर्शन के विश्लेषण के उद्देश्य के लिए, आईएसएचपीएल द्वारा अर्जित ब्याज आय को अन्य निजी टर्मिनलों के प्रशुल्क के मामलों के संबंध में अपनाए गए दृष्टिकोण के अनुसार नहीं लिया गया है।

(ग) (i) वित्त व्यय अर्थात् वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए वार्षिक खातों में ब्याज व्यय को अन्य निजी टर्मिनलों के प्रशुल्क मामलों के संबंध में अपनाए गए दृष्टिकोण के अनुसार शामिल नहीं किया गया है।

(ii) केओपीटी ने उल्लेखित वार्षिक खातों में लागत विवरणी के अनुसार राजस्व हिस्से के खर्च के अंतर को इंगित किया है। आईएसएचपीएल के मामले में, आईएसएचपीएल के राजस्व हिस्सेदारी का 91.33%, आईएसएचपीएल की तुलना में दूसरे सबसे ज्यादा बोली लगाने वाले के राजस्व हिस्से के एनपीवी का प्रतिशत होने के कारण मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.8.1 के प्रावधानों के अनुरूप अनुमति दी गई है। आईएसएचपीएल द्वारा लागत विवरणी में इसी दृष्टिकोण के आधार पर वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए लेखापरीक्षित वार्षिक खातों में दर्ज वास्तविक राजस्व हिस्से के 91.33% पर विचार किया गया है।

(iii) वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए वार्षिक खातों में उल्लेखित के बीमा खर्च के रु. 159.86 लाख, रु. 154.09 लाख और रु. 130.56 लाख पके विपरीत, आईएसएचपीएल ने अपने लागत विवरणी में रु. 157 लाख, रुपये 140 लाख और रु. 127 लाख की कम राशि पर विचार किया है। इस संबंध में, स्मरणीय है कि पिछले संशोधन में आईएसएचपीएल ने अपने लागत विवरणी में लाभ नीति की हानि के कारण बीमा राशि पर विचार नहीं किया है, चूंकि एलए के क्लॉज 7.1 (वाई) के लिए आईएसएचपीएल द्वारा बीमा कराये जाने और उसे अनुरक्षित रखने की आवश्यकता है। बाजार मूल्य पर प्रतिस्थापन के लिए टर्मिनल पर नुकसान, क्षति, बर्त के विनाश, टर्मिनल क्षेत्र और सहायक सुविधाओं के प्रति बीमा कवर और लाभ के नुकसान के लिए लिया गया बीमा कवर एलए के अनुसार नहीं है बीमा लागत में अंतर, लाभ नीति के नुकसान से संबंधित बीमा लागत प्रतीत होता है, जिसे आईएसएचपीएल ने अपने लागत विवरणी में सही तरीके से नहीं दर्शाया गया है।

(iv) वर्ष 2013-14 से 2015-16 के सालाना खातों में रुपये की राशि दर्शाती है 14.72 लाख, रुपये 8.53 लाख और विलंब-प्रभार व्यय के लिए रु.2.81 लाख दर्शायी गई है। आईएसएचपीएल द्वारा इसे 'अन्य व्यय' के तहत व्यय की एक मद के रूप में माना गया है। इस संबंध में जनवरी 2011 में, आईएसएचपीएल को प्रशुल्क समीक्षा के दौरान, आईएसएचपीएल को विलंब प्रभार को स्वीकार्य लागत के रूप में विचार करने के लिए एक दक्षता लिंकड प्रशुल्क योजना (ईएलटीएस) के साथ आने की सलाह दी गई थी। हालांकि, आईएसएचपीएल ने अब तक कोई भी ऐसा प्रस्ताव प्रस्तुत नहीं किया है। इसलिए, आईएसएचपीएल की पिछले प्रशुल्क समीक्षाओं के दौरान अपनाये जाने वाले दृष्टिकोण के अनुसार, विलंब प्रभार को अनुमत्त व्यय मद नहीं माना जाता है। तदनुसार, परीक्षण / सर्वेक्षण शुल्क, फोटोग्राफी खर्च, अचल संपत्तियों की बिक्री पर नुकसान माना जाता है।

(v) वर्ष 2014-15 के लिए वार्षिक खातों में उल्लेखित रुपये 1039.45 लाख के मूल्यहास की राशि के विपरीत, आईएसएचपीएल ने रुपये 1163 लाख की राशि पर विचार किया है। लागत विवरणी में इस पहलू पर आईएसएचपीएल से किसी भी स्पष्टीकरण की अनुपस्थिति में, वार्षिक खातों में उल्लेखित मूल्यहास की मात्रा विश्लेषण में ली गई है।

(vi) 2013-14 से 2015-16 के प्रत्येक वर्ष के लिए प्रारंभिक खर्च के रु.0.76 लाख की लागत को भी लागत विवरणी में लिया गया है।

(vii) आईएसएचपीएल को एक खर्च (परिचालन व्यय + ओवरहेड्स + मूल्यहास) के अंतर को स्पष्ट करने के लिए एक समंजन विवरण प्रस्तुत करने के अनुरोध के बावजूद जैसाकि लागत विवरणी और वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक के वार्षिक खातों में दर्शाया गया है, यह उपलब्ध नहीं कराया गया है। इस प्रकार, उपर्युक्त समायोजन के अधीन, लागत विवरणी में परिलक्षित प्रचालन व्यय को प्रचालन व्यय के साथ मिलकर किया गया है जैसा कि वर्ष 2013-14 से 2015-16 के वार्षिक खातों में दर्शाया गया है।

(घ) 2005 के दिशानिर्देशों के अनुसार, नियोजित पूंजी में नेट फिक्स्ड एसेट्स और वर्किंग कैपिटल शामिल हैं। वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए आईएसएचपीएल द्वारा अपनी मूल्य विवरणी के अनुसार संपत्ति के शुद्ध ब्लॉक को संबंधित वर्षों के वार्षिक खातों के अनुसार माना जाता है और इस प्रकार विश्लेषण में विचार किया जाता है। मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9.9, में कार्यशील पूंजी की स्वीकार्यता के लिए मानदंड निर्धारित किए गए हैं। इस परिकलन के अनुसार कार्यशील पूंजी का ब्योरा इस प्रकार है:

(i) विविध ऋणदाताओं को ध्यान में नहीं लिया जाता है, क्योंकि इन्हें आईएसएचपीएल के पिछले सामान्य संशोधन आदेशों में मौजूदा परिसंपत्तियों के हिस्से के रूप में नहीं माना गया था। हालांकि, संबंधित लाइसेंसधारक पत्तन के लिए लाइसेंस समझौते के मुताबिक निजी ऑपरेटरों द्वारा प्रीपेमेंट और अग्रिम रूप से अलग-अलग देनदारों के लिए सीमित रूप में मान्यता दी जाती है, जिसे वे सितंबर 2008 के सामान्य आदेश के आधार पर पारित होने के रूप में अन्यथा स्वीकार्य हैं। इस प्राधिकरण द्वारा पारित आईएसएचपीएल के अंतिम सामान्य संशोधन में, आईएसएचपीएल द्वारा वास्तव में भुगतान किए गए वार्षिक पट्टे पर किराया के आधार पर एक महीने का औसत पट्टा किराया अनुमति दी गई थी। इस विश्लेषण में भी यही स्थिति कायम रखी गई है।

(ii) मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9.9 के अनुसार, पूंजीगत पुर्जों की सूची पर सीमा एक वर्ष की औसत खपत होगी और इन्वेंट्री के अन्य मदों के मामले में सीमा ईंधन के अलावा छह महीने की औसत खपत होगी। सालाना खातों में 2013-14 से 2015-16 के दौरान भंडार और पुर्जों के वास्तविक मूल्य का ब्योरा नहीं दिया गया है। हालांकि, आईएसएचपीएल द्वारा 2005 के दिशानिर्देशों के आधार पर प्रस्तुत किए गए इन्वेंट्री बैलेंस के आधार पर, आईएसएचपीएल द्वारा प्रस्तुत सूची के मूल्य, विश्लेषण में मान्य हैं।

(iii) 2005 के दिशानिर्देशों के अनुसार नकद शेष राशि की गणना दूसरे निजी टर्मिनलों के मामले के आधार पर एक महीने के परिचालन खर्चों के अनुसार की गई है।

(iv) इसके अलावा, आईएसएचपीएल ने रॉयल्टी के खिलाफ विरोध के तहत एचडीसी को दिए गए एडवांस के लिए वर्ष 2013-14 से 2015-16 के दौरान हर साल रु. 10 करोड़ का विचार किया है। आईएसएचपीएल के पिछले प्रशुल्क ऑर्डर से, यह देखा जा सकता है कि आईएसपीएल और रॉयल्टी की राशि पर केओपीटी के बीच एक रिपोर्ट विवाद के कारण केओपीटीटी ने 40 करोड़ रुपये की सुरक्षा जमा बैंक गारंटी का नकदीकरण किया है। चूंकि विवाद का समाधान नहीं हुआ है, इसलिए आईएसएचपीएल ने 2013-14 से 2015-16 के

लिए कार्यशील पूंजी के उद्देश्य के लिए वर्तमान परिसंपत्तियों के तहत रॉयल्टी के खिलाफ प्रीपेमेंट / अग्रिम के रूप में रु. 10 करोड़ की राशि पर विचार किया है। यह मुद्दा केओपीटी और आईएसएचपीएल के बीच है। इस प्राधिकरण को इस मामले में जाना पसंद नहीं है। हमारी गणना में कथित घटक हमारे द्वारा विचार नहीं किया गया है, क्योंकि 2005 के दिशानिर्देश उस के लिए प्रावधान नहीं हैं।

(v) वर्ष 2013-14 से 2015-16 के दौरान कार्यशील पूंजी की गणना के उद्देश्य के लिए आईएसएचपीएल द्वारा ऋण और अग्रिम, केओपीटी के पास सुरक्षा जमा पर, हमारे विश्लेषण में विचार नहीं किया गया है क्योंकि 2005 के दिशानिर्देश इसके लिए प्रावधान नहीं है। आईएसएचपीएल के प्रशुल्क के पिछले समीक्षाओं के दौरान भी इस तरह की बहिष्करण किया गया था।

(vi) प्रशुल्क दिशानिर्देशों में वर्तमान देनदारियों के लिए कोई भी मानदंड निर्धारित नहीं किए गए हैं। इसलिए, वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक आईएसएचपीएल द्वारा प्रस्तुत वर्तमान देनदारियों के मूल्य को बिना किसी बदलाव के माना जाता है। ऐसा करते समय, आईएसएचपीएल से अपेक्षित सूचना के अभाव में, आईएसएचपीएल द्वारा वर्ष 2014-15 में परिकलित रु.530 लाख के उल्लिखित "लाभांश पर कर सहित डिविडेंड के लिए वर्तमान देयता" पर विश्लेषण में विचार नहीं किया गया है।

(vii) वर्तमान मौजूदा परिसंपत्तियों और वर्तमान देनदारियों को ध्यान में रखते हुए, कार्य वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए कार्यशील पूंजी क्रमशः रु. 154.56 लाख रुपये 540.65 लाख, और रुपये 326.12 लाख, जो विश्लेषणानुसार मान्य है।

(viii) इस प्रकार, वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए पूंजीगत कार्यरत पूंजी क्रमशः रु. 5756.58 लाख, रुपये 4258.23 लाख और रु. 3042.41 लाख बनती है।

(ड) पिछले प्रशुल्क ऑर्डर में, नियोजित पूंजी पर रिटर्न 2013-14 से 2015-16 के लिए 16% की अनुमति दी गई थी प्रति वर्ष 3.00 मिलियन टन प्रति टर्मिनल की क्षमता पर विचार करते हुए, 2013-14 से 2015-16 के दौरान वास्तविक क्षमता का उपयोग क्रमशः 114%, 104% और 95% तक होता है। तदनुसार, तीन वर्षों के लिए नियोजित पूंजी पर वापसी 16% की दर से अनुमति दी जाती है।

(v) (क) वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए आईएसएचपीएल के निष्पादन का विश्लेषण दिखाते हुए एक ब्योरा अनुलग्नक- I के रूप में संलग्न है। अंतिम प्रशुल्क ऑर्डर में विचाराधीन अनुमानों के तुलना में वास्तविकता की तुलना का सारांश सारणीबद्ध है नीचे:

(रु. लाखों में)

विवरण	वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक पिछले आदेश में मान्य आकलनों का योग	वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक के वास्तविक का योग	% विचलन
आगम निर्गम (एमटीएस में)	89.15	93.94	5.37%
प्रचालन आय	22,157.89	24,196.12	9.20%
कुल व्यय (मूल्यह्रास सहित)	20,173.16	20,837.35	3.29%

(ख) नियोजित पूंजी पर आईएसएचपीएल द्वारा अर्जित वास्तविक प्रत्यागम के बारे में विवरण निम्नलिखित तालिका में दिया गया है:

विवरण	2013-14	2014-15	2015-16	औसत
आईएसएचपीएल द्वारा अर्जित रिटर्न से पहले वास्तविक अधिशेष (घाटा)	2,093.82	752.43	510.23	1118.83
वास्तविक कैपिटल कार्यरत	5,756.58	4,258.23	3,042.41	4352.41
16% की योग्य दर पर नियोजित वास्तविक पूंजी पर लौटें	921.05	681.32	486.78	696.39
कार्यरत पूंजी पर वास्तविक रिटर्न	36.37%	17.67%	16.77%	25.71%

(ग) प्रशुल्क दिशानिर्देशों के क्लॉज 2.13 के अनुसार, अगर पिछले प्रशुल्क चक्र के वास्तविक भौतिक और वित्तीय प्रदर्शन की समीक्षा से पता चलता है कि यह विचलन 20% से अधिक या कम की भिन्नता है, तो इस तरह के अर्जित लाभ/हानि के 50% को अगले प्रशुल्क चक्र में समायोजित किया जाना चाहिए।

स्मरणीय है कि 12 जून 2015 को पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) पत्र संख्या 14019/20/2009-पीजी के आधार पर, आईएसएचपीएल को साथ ही साथ हमारे पत्र संख्या टीएमपी / 46 / 2015- विभिन्न दिनांक 24 जुलाई 2015 के माध्यम से सूचित किया गया था कि 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.13 के प्रयोजन के लिए यह प्राधिकरण अब वित्तीय और भौतिक मापदंडों को ध्यान में रखेगा।

संदर्भगत मामले में, आरओसीई के मामले में वास्तविक वित्तीय निष्पादन तीन साल के लिए रु. 3356.48 लाख एल्लेखित किए गए। अनुमान के मुकाबले यह भिन्नता 25.71% है, जो आरओसीई के संदर्भ में (+) 20% से अधिक है, वास्तविक भौतिक प्रदर्शन 5.37% है, जो कि (+ 20% से कम पाई गई है। चूंकि 2005 के दिशानिर्देशों के खंड 2.13 में निहित ढांचा के संदर्भ में दोनों वित्तीय और भौतिक मापदंडों 20% से अधिक नहीं हैं, इसलिए आईएसएचपीएल के चालू प्रशुल्क चक्र में वर्ष 2013-14 से 2015-16 के बीच निर्धारण रु. 3356.48 लाख के पिछले अधिशेष का 50% व्यवस्थित करने का कोई मामला नहीं है।

(vi) स्मरणीय है कि इस प्राधिकरण के पत्र संख्या टीएमपी / 46 / 2015- विभिन्न दिनांक 24 जुलाई 2015 के अनुसार आईएसएचपीएल को सूचित किया गया है कि पिछले प्रशुल्क ऑर्डर के तुरंत बाद प्रशुल्क चक्र के लिए अधिशेष राशि और अंतिम प्रशुल्क ऑर्डर में तय प्रशुल्क का पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) के पत्र संख्या 14019/20/2009-पीजी दिनांक 12 जून 2015 के आधार पर पुनर्मूल्यांकन किया जाएगा।

इस संबंध में, यह उल्लेख प्रासंगिक है कि जुलाई 2014 में आईएसएचपीएल के आदेश में छूट या छूट के कारण कोई आय या कोई नोशनल आय नहीं थी। इसके अलावा, वर्ष 2010-11 से 2012-13 की अवधि में 73 लाख टन कार्गो के ट्रेफिक अनुमान के प्रति, आईएसएचपीएल ने वास्तव में 74.75 लाख टन माल का प्रहस्तन इस अवधि में किया था। यह विचलन 2.40% था। एमओएस पत्र के अनुसार, 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के क्लॉज 2.13 के प्रयोजन के लिए दोनों वित्तीय और भौतिक मापदंडों को ध्यान में रखा जाना है, इसलिए कोई अतिरिक्त / (कमी) सेट ऑफ के लिए योग्य नहीं है।

इसलिए जुलाई 2014 के आदेश में 2013-14 से 2015-16 के अनुमानों में रु.387.28 लाख की पिछली अधिशेष की दो किश्तों को जुलाई 2014 के आदेश में एमओएस के पत्र के आधार पर लागू नहीं किया जाना चाहिए।

उक्त राशि का रु 387.28 लाख, जो एमओएस के पत्र को प्रभावी करने से उत्पन्न होता है, को, बाद में की गई चर्चा के अनुसार, 2016-17 से 2018-19 के लिए प्रशुल्क चक्र के लिए की जाने वाली वृद्धि / कमी की मात्रा तय करते समय लागू किया जा रहा है।

(vii) आईएसएचपीएल द्वारा बर्थ नंबर 4 ए में प्रहस्तन किया जाने वाला एकमात्र कार्गो कोकिंग कोल है। वर्ष 2015-16 के दौरान आईएसएचपीएल द्वारा प्रहस्तित 28.64 लाख टन कोकिंग कोल के वास्तविक आगम निर्गम के विपरीत, आईएसएचपीएल ने वर्ष 2016-17 के दौरान 28 लाख टन के प्रहस्तन का अनुमान लगाया है। वर्ष 2017-18 और 2018-19 के वर्षों के लिए, पिछले साल की तुलना में आईएसएचपीएल ने कोकिंग कोल का आगम -निर्गम अनुमानित रूप से 24 लाख टन और 23 लाख टन की गिरावट पर अनुमानित किया है। इसके अलावा, ऊपर 2016-17 से 2018-19 के लिए आईएसएचपीएल द्वारा अनुमानित कुल आगम निर्गम में से, तटीय कार्गो का हिस्सा क्रमशः 0%, 10% और 15% का अनुमान लगाया गया है।

आईएसएचपीएल ने वर्ष 2016-17 के लिए आगम निर्गम की रिपोर्ट दिसंबर 2016 तक वास्तविकताओं के आधार पर और जनवरी से मार्च 2017 तक शेष तीन महीनों का अनुमान लगाया गया है। एक विशिष्ट अनुरोध के बावजूद आईएसएचपीएल ने वर्ष 2016-17 के वास्तविक आगम-निर्गम का उल्लेख नहीं किया है, तथापि, हालांकि, लाइसेंसधारी पत्तन केओपीटी ने कहा है कि वर्ष 2016-17 के दौरान आईएसएचपीएल द्वारा प्रहस्तित वास्तविक आगम-निर्गम 26.80 लाख टन है। एक परिदृश्य में, जहां पूरे वर्ष के वास्तविक पहले ही उपलब्ध हैं, कोई कारण नहीं है कि वर्ष 2016-17 के लिए वास्तविक आगम-निर्गम पर विचारकों न किया जाए। तदनुसार, केओपीटी द्वारा रिपोर्ट की गई 26.80 लाख टन के वास्तविक आगम निर्गम को 2016-17 के लिए आईएसएचपीएल का आगम निर्गम माना जाता है।

आईएसएचपीएल ने पिछले वर्षों के दौरान 2017-18 और 2018-19 वर्षों के दौरान कोकिंग कोल के आगम निर्गम में गिरावट की प्रवृत्ति का कारण सरकार द्वारा मौजूदा पत्तनों की क्षमता बढ़ाने के लिए पूंजीगत व्यय प्रतिबद्धताओं के मामले में विभिन्न योजनाएं तथा निकटवर्ती क्षेत्रों में आने वाले नए पत्तनों को बनाया जाना है। 2017-18 और 2018-19 के वर्षों के दौरान आयात कोयला आगम-निर्गम की गिरावट की प्रवृत्ति का मुख्य कारण स्टील उद्योग में मंदी और साथ ही घरेलू कोयले के उपयोग में वृद्धि पर सरकार द्वारा जोर देने के कारण की केओपीटी ने पुष्टि की है। वर्ष 2017-18 और 2018-19 के लिए ट्रेफिक अनुमानों के संबंध में, यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि किसी भी उपयोगकर्ता / उपयोगकर्ता संगठनों में से आईएसएचपीएल द्वारा किए गए आगम निर्गम के पूर्वानुमानों पर आपत्ति नहीं की है। वास्तव में, यह उल्लेखनीय है कि केओपीटी ने 2017-18 और 2018-19 के वर्षों के लिए आईएसएचपीएल के ट्रेफिक अनुमान का समर्थन किया है। चूंकि यह प्राधिकरण पत्तन / निजी टर्मिनल में संभावित ट्रेफिक निर्धारित करने के लिए कोई स्वतंत्र अध्ययन नहीं करता है, इसलिए, वर्ष 2017-18 और 2018-19 वर्ष के लिए आईएसएचपीएल द्वारा प्रस्तुत और केओपीटी द्वारा अनुमोदित आगम-निर्गम का अनुमान इस विश्लेषण के उद्देश्य से विश्वस्नीय है।

तटीय कार्गो के हिस्से के संबंध में, केओपीटी का मानना है कि तटीय आगम निर्गम को बढ़ावा देने के लिए सरकार की नीति पर विचार करने से, इस बर्थ पर प्रहस्तित किए जाने वाला कार्गो कम से कम 10% कार्गो तटीय माना जाता है। चूंकि आईएसएचपीएल ने वर्ष 2017-18 और 2018-19 के वर्षों के लिए क्रमशः 10% और 15% पर तटीय आगम निर्गम का हिस्सा माना है, तथा बिना किसी बदलाव के विश्लेषण में माना जाता है।

(viii) (क) वर्ष 2016-17 से 2018-19 वर्ष के लिए अनुमानित कार्गो हैंडलिंग आय में आईएसएचपीएल द्वारा ऑन बोर्ड और व्हार्फेज शुल्क, शोर हैंडलिंग शुल्क, डिलिवरी शुल्क और अन्य वैकल्पिक सेवाओं से आय शामिल है।

(ख) ऑनबोर्ड एंड व्हार्फेज शुल्क, शोर हैंडलिंग शुल्क और डिलिवरी शुल्क से आय का अनुमान आईएसएचपीएल के मौजूदा दरमानों में निर्धारित दर और 2016-17 से 2017-18 वर्ष के लिए अनुमानित आगम-निर्गम के आधार पर देखा जाता है। हालांकि, वर्ष 2016-17 के लिए आय का अनुमान संशोधित किया गया है ताकि 2016-17 के लिए आगम निर्गम के कम स्तर को प्रतिबिंबित किया जा सके, जैसा कि पूर्ववर्ती अनुच्छेदों में उल्लेखित है।

(ग) कार्गो संबंधित गतिविधि के तहत अन्य वैकल्पिक सेवाओं से आय में आईएसएचपीएल द्वारा इन-मोशन वेड्रिज, साइडिंग प्रभार, लोड किए गए वैगन फोटो (प्रति वैगन), ऑनलाइन सैंपलिंग, डेस्पैच से संबंधित सेवाओं के लिए उपयोग की जाने वाली आय से उत्पन्न आय, रेलगाड़ी कार्गो और स्टॉक का त्रैमासिक सर्वेक्षण का समावेश होता है। आईएसएचपीएल के मौजूदा स्केल में निर्धारित दरों

पर कथित सेवाओं की आय भी 2013-14 से 2015-16 तक आईएसएचपीएल द्वारा नियंत्रित होने वाले पूरे आगम निर्गम के लिए अनुमानित दरों पर आधारित है। हालांकि, 'वैकल्पिक सेवाओं से अन्य आय' के तहत आय के अनुमान में, आईएसएचपीएल ने 2016-17 से 2018-19 के किसी भी वर्ष के लिए कार्गो लोडिंग, अनलोडिंग और री-स्टैकिंग और कार्गो को पुनः प्राप्त करने से उत्पन्न किसी भी आय का अनुमान नहीं लगाया है। विशिष्ट अनुरोध के बावजूद, आईएसएचपीएल ने उक्त सेवाओं से आय का आकलन करने का कोई कारण स्पष्ट नहीं किया है।

इस संबंध में, प्रासंगिक है कि जुलाई 2014 में आईएसएचपीएल के प्रशुल्क की आखिरी समीक्षा के दौरान, आईएसएचपीएल ने इन सेवाओं से किसी भी आय का अनुमान नहीं किया था और आईएसएचपीएल से अपेक्षित विवरणों की अनुपस्थिति में, जनवरी 2011 में आईएसएचपीएल के प्रशुल्क के सामान्य संशोधन अनुसार कार्गो से इन सेवाओं का आनुपातिक लाभ 13.25% और 15% पर क्रमशः लिया था, जुलाई 2014 में स्वीकार किया गया था। इस प्रकार, इसी तर्क पर आधारित, कार्गो के अनुपात पर आधारित कार्गो की लोडिंग, अनलोडिंग और री-स्टैकिंग और 13.25% और 15% पर कार्गो की सेवाएं क्रमशः लदान, उतराई और कार्गो और रिबूटिंग की सेवा के लिए निर्धारित 20 / - प्रति टन मौजूदा दर पर विचार करके और रु. 5/- रुपये प्रति टन कार्गो दुलाई करने के लिए, उक्त सेवाओं की आय का अनुमान लगाया गया है।

(घ) वर्ष 2016-17 से 2018-19 के प्रत्येक वर्ष के लिए, आईएसएचपीएल ने बर्थ किराया प्रभारों से आय की गणना में रु. 68/- प्रति यूएस डॉलर की विनिमय दर अपनायी है। इस संबंध में, यह उल्लेखनीय है कि मूल्य निर्धारित प्रशुल्क मदों से मामले के विश्लेषण के समय प्रचलित विनिमय दर समान रूप से विचाराधीन सभी वर्षों के लिए डॉलर आय का आकलन करने के लिए मानी जाती है।

हमारे विश्लेषण में, 2016-17 का वित्तीय वर्ष पहले से ही समाप्त हो चुका है, और जब इस अवधि के लिए वास्तविक औसत डॉलर विनिमय दर उपलब्ध है, तो 2016-17 के लिए विदेश जा रहे जहाजों से बर्थ किराया आय अनुमानित है उस वर्ष के दौरान प्रचलित अमेरिकी अमरीकी डॉलर की औसत विनिमय दर रु. 67.27 थी। 2017-18 और 2018-19 के वर्षों के लिए, की विनिमय दर इस मामले के विश्लेषण के समापन के समय प्रचलित प्रति यूएस \$ = रुपये 63.749 मानी जाती है।

(ङ) आईएसएचपीएल ने 2013-14 से 2015-16 के सालों के दौरान डबल / ट्रिपल बैंकिंग परिचालन से अर्जित आय का उल्लेख नहीं किया है, तथापि, हालांकि, जैसा कि पहले चर्चा की गई है, वर्ष 2013-14 से 2015-16 के दौरान डबल / ट्रिपल बैंकिंग परिचालन की आय को माना गया है

केओपीटी का मानना है कि आईएसएचपीएल गोदी पानी और अंतरिक्ष के उपयोग से लाभ अर्जित करने का हकदार नहीं है जो लाइसेंस समझौते के तहत पट्टे पर आवंटित क्षेत्र की सीमा से परे है और इसलिए, आईएसएचपीएल को डबल / ट्रिपल बैंकिंग जहाजों के लिए बर्थ किराया प्रभार वसूल करने की अनुमति नहीं है। आईएसएचपीएल के पिछले सामान्य संशोधन आदेशों में बताए गए अनुसार, लाइसेंसधारी पोर्ट, केओपीटी और आईएसएचपीएल के बीच विवाद प्रतीत होता है, जो कि केपीटी द्वारा डबल / ट्रिपल बैंकिंग परिचालन के लिए एकत्रित राशि आईएसएचपीएल को जमा न कराने के संबंध में विवाद प्रतीत होता है। यह मामला केओपीटी और आईएसएचपीएल के बीच लाइसेंस समझौते के दायरे से जुड़ा है। यह प्राधिकरण इस पहलू की गहराई में नहीं जाना चाहता है। आईएसएचपीएल ने 2016-17 से 2018-19 के वर्षों के लिए डबल / ट्रिपल बैंकिंग परिचालन से कोई आय का अनुमान नहीं लगाया है। यद्यपि, प्राधिकरण द्वारा अपनाए जाने वाले दृष्टिकोण के अनुसार साथ बर्थ संख्या 4 ए पर डबल / ट्रिपल बैंकिंग परिचालन, पहले और भविष्य में आईएसएचपीएल के प्रशुल्क में संशोधन, बंद नहीं किया है, इसलिए डबल / ट्रिपल बैंकिंग परिचालन की अनुमानित आय का उल्लेख करने की आवश्यकता है। हालांकि, गणना के लिए किसी भी आधार की अनुपस्थिति में और आईएसएचपीएल के जुलाई 2014 के आदेश में अपनाई जाने वाले दृष्टिकोण के अनुसार, आईएसएचपीएल के सामान्य संशोधन आदेश में रुपये 49.71 लाख में दी जाने वाली औसत आय को 2016-17 से 2018-19 में प्रत्येक वर्ष के लिए डबल / ट्रिपल बैंकिंग परिचालन की आय माना है।

(ix) 2016-17 से 2018-19 के वर्षों के लिए अनुमानित परिचालन व्यय का विश्लेषण निम्नानुसार किया गया है:

(क) लागत अनुमानों का वार्षिक वृद्धि 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के क्लॉज 2.5.1 के संदर्भ में विचार किया जाता है जिसके लिए आवश्यक है कि प्रमुख बंदरगाहों और टर्मिनल ऑपरेटरों के व्यय अनुमानों को भारत सरकार द्वारा घोषित सभी वस्तुओं के लिए थोक मूल्य सूचकांक की वर्तमान स्थिति के संदर्भ में मूल्य में उतार-चढ़ाव के लिए समायोजित आगम-निर्गम के अनुरूप होना चाहिए। वर्ष 2017-18 के दौरान निपटाए जाने वाले प्रशुल्क मामलों के संबंध में वृद्धि कारक 2% है, यद्यपि आईएसएचपीएल का मामला 2017-18 वर्ष के दौरान तय किया जा रहा है, आईएसएचपीएल ने वर्ष 2015-16 के वास्तविक आधार पर कि वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए व्यय का अनुमान लगाया गया है। इसलिए, वर्ष 2015-16 (वर्ष 2016-17 के लिए लागू वृद्धि कारक है) वर्ष 2015-16 के लिए वास्तविकों के ऊपर 2.46% का एक वृद्धि कारक वर्ष 2016-17 के व्यय का अनुमान लगाने के लिए विश्लेषण में माना जाता है और आईएसएचपीएल द्वारा, इसकी गणना में विचार किए जाने वाले विभिन्न वृद्धि कारकों के मुकाबले संबंधित पिछले वर्ष के वर्षों 2017-18 और 2018-19 वर्षों के व्यय का अनुमान लगाने के लिए विश्लेषण में वृद्धि कारक 2% पर विचार किया गया है।

(ख) अनुरक्षण श्रम की लागत एक निजी पार्टी को आउटसोर्स होने की सूचना दी गई है। रखरखाव श्रम की लागत का अनुमान लगाने के लिए आईएसएचपीएल ने 2016-17 से वर्ष 2018-19 के वर्षों के वास्तविक समय के लिए वर्ष 2015-16 के वास्तविकों पर 10% वार्षिक वृद्धि पर विचार किया है। एक विशिष्ट अनुरोध के बावजूद, आईएसएचपीएल ने अनुबंध की प्रति नहीं प्रस्तुत की है। अनुबंध की नकल की अनुपस्थिति में, वर्ष 2016-17 के लिए श्रम लागत के आकलन के लिए वास्तविक में 2.46% के वृद्धि कारक पर विचार करके वर्ष 2016-17 के लिए श्रम लागत का आकलन किया गया है। अगले दो वर्षों में, प्रत्येक वर्ष के लिए 2% के वृद्धि कारक पर विचार किया गया है।

(ग) उपकरण चलाने की लागत में बिजली की लागत और मरम्मत व रखरखाव की लागत शामिल है।

(i) आईएसएचपीएल ने अनुमानित बिजली खपत प्रति टन और बिजली की इकाई के आधार पर बिजली की लागत का अनुमान लगाया है। वर्ष 2015-16 के दौरान प्रति टन वास्तविक बिजली की खपत 1.1 इकाइयों में दर्ज की गई है, और वर्ष 2016-17 से 2018-19 के वर्षों तक बिजली खपत के समान स्तर पर विचार किया गया है, जो विश्लेषण अनुसार विश्वस्तीय है।

आईएसएचपीएल ने प्रति यूनिट रु.13.40 की दर से पर बिजली की लागत पर विचार किया है। हालांकि, आईएसएचपीएल द्वारा बिजली की लागत के समर्थन में नवंबर 2016 माह के लिए दस्तावेजी प्रमाण में, प्रति माह रु .11.26 प्रति दर को दर्शाती है। विशिष्ट अनुरोध के बावजूद, आईएसएचपीएल ने रुपये 13.40 की यूनिट दर के समर्थन में दस्तावेजी प्रमाण नहीं दिया है। फिर भी, चूंकि साल 2015-16 के दौरान बुनियादी आधार दर के बिजली की वास्तविक लागत रुपये 12.92 प्रति यूनिट पायी गई है, वहीं कथित तीन वर्षों के लिए बिजली की लागत का अनुमान लगाने के लिए इसे आधार यूनिट माना गया है और वर्ष 2015-16 के लिए 2.46% और से बढ़कर, 2017-18 और 2018-19 के दौरान संबंधित पिछले वर्ष के संदर्भ में प्रत्येक वर्ष 2% बढ़ा दिया गया है।

(ii) आईएसएचपीएल ने वर्ष 2015-16 के लिए वास्तविक मरम्मत और रखरखाव लागत को लागत के लिए आधार माना है और इसे 2016-17 के लिए मरम्मत की लागत निकालने के लिए 7% तक बढ़ाया है। वर्ष 2016-17 के लिए वृद्धि कारक 2.46% पर विचार किया गया है और 2017-18 और 2018-19 के वर्षों के लिए प्रत्येक वर्ष 2% का वृद्धि-कारक माना जाता है।

(घ) जैसा कि पहले उल्लेख किया गया है, आईएसएचपीएल द्वारा केओपीटी को देय राजस्व हिस्से का 91.33% स्वीकार्य लागत माना जाता है। एलए के अनुसार, 2016-17 से 2018-19 वर्ष के लिए लागू राजस्व हिस्सा 61.04% है। आईएसएचपीएल ने वर्ष 2016-17 के लिए रु.104.98 प्रति टन की दर और 2017-18 और 2018-19 वर्षों के लिए रुपये 150 / - प्रति टन की दर के आधार पर राजस्व हिस्से का अनुमान लगाया है। केएसपीटी के कोकिंग कोल की दर, जिसे आईएसएचपीएल ने 2016-17 के लिए प्रति टन 108.48 रुपये प्रति टन के रूप में माना था, वर्ष 2017-18 और 2018-19 के वर्षों के लिए संशोधन पूर्व एसओआर के अनुसार और रुपये 150/ - की दर के रूप में देखा जाता है जो 2016-17 के अंत में प्रभावी हो गया है।

केओपीटी ने आईएसएचपीएल द्वारा केओपीटी को देय राजस्व हिस्से की गणना पर कुछ मुद्दों को उठाया है।

एलएसी की धारा 5.1 (ए) और 5.1 (बी) के अनुसार, एचडीसी के प्रचलित दरमानों / प्रशुल्क के अनुसार, कार्गो प्रहस्सतन प्रभारों पर राजस्व हिस्सेदारी देय है। तदनुसार, केओपीटी के एसओआर में निर्धारित मैकेनिकल सिस्टम के माध्यम से कोयला हैंडलिंग के लिए लागू ऑन-बोर्ड और घाट दरके अनुसार, रेवेन्यू हिस्से की गणना पर विचार किया गया। केओपीटी द्वारा उठाए गए मुद्दों को केओपीटी और आईएसएचपीएल के बीच सुलझाया जाना है। यह प्राधिकरण, केओपीटी द्वारा उठाए गए मुद्दों की वैधता में जाना और लाइसेंस समझौते के प्रावधानों की व्याख्या नहीं करना चाहता है। तथापि, इस संबंध में इस विश्लेषण में विचारित आकलित राजस्व हिस्सेदारी का भुगतान केओपीटी और आईएसएचपीएल के बीच के विवादों के नतीजे के प्रतिकूल प्रभाव से रहित है।

केओपीटी ने आगे कहा है कि आईएसएचपीएल द्वारा ग्राहक को समेकित बिल देने के बाद से राजस्व हिस्सेदारी के समुचित आकलन करने में कठिनाई है, जहां से विभिन्न सेवाओं के लिए प्रशुल्क पृथक् करने योग्य नहीं हैं और कहा जाता है कि इस प्राधिकरण द्वारा यह मामला अनिर्णीत रह जाता है। यद्यपि, आईएसएचपीएल ने केओपीटी की टिप्पणियां आईएसएचपीएल को उपलब्ध करायी गयी थीं, फिर भी आईएसएचपीएल ने केओपीटी की टिप्पणियों का जवाब नहीं दिया है। फिर भी, एलए के प्रावधानों के अनुसार, आईएसएचपीएल द्वारा देय राजस्व हिस्सेदारी एचडीसी के एसओआर पर निर्भर है न कि आईएसएचपीएल के एसओआर पर। किसी भी स्थिति में, यह प्राधिकरण राजस्व हिस्सेदारी के मुद्दे पर प्रतिद्वंद्वी विवादों में जाने वाला नहीं है, जिन्हें एलए के प्रावधानों के अनुसार दोनों पक्षों (पार्टियों) के बीच हल किया जाना है।

सतर्कता के एक प्रचुर उपाय के रूप में, यह उल्लेख किया जाता है कि राजस्व हिस्से की गणना में इस प्राधिकरण द्वारा अपनाई जाने वाला दृष्टिकोण आईएसएचपीएल या केओपीटी द्वारा उठाए गए कदम का समर्थन नहीं माना जाना चाहिए।

(ड) आईएसएचपीएल द्वारा वर्ष 2015-16 के वास्तविकताओं पर विचार करके उपकरणों की किराया लागत का आकलित किया गया है और यह वर्ष 2016-17 के लिए इस संबंध में व्यय का आकलन 7% बढ़ाकर और ट्रैफिक अनुमानों को ध्यान में रखकर किया गया है। वर्ष 2016-17 के लिए वृद्धि कारक 2.46% पर विचार किया गया है और प्रत्येक 2% का वृद्धि कारक 2017-18 और 2018-19 के वर्षों के लिए माना जाता है।

(च) जैसा कि एलए में निर्धारित है, देय पट्टा किराया, एलएसी में आवंटन की तिथि से 5.1% वार्षिक वृद्धि सहित या समय-समय पर दरमानों में निर्धारित विनिर्दिष्ट पट्टा किराया, जो भी अधिक हो, होगा। जैसा कि पहले केओपीटी द्वारा रिपोर्ट किया गया था, यह एलए प्रावधान केवल एलए में उल्लेखित 103,000 वर्ग मीटर के भूमि क्षेत्र के लिए लागू है और एलए के बाद आईएसएचपीएल को किए गए आवंटन के संबंध में उल्लेख किया गया है, समय-समय पर लागू किराए की अनुसूची के अनुसार पट्टा किराया आईएसएचपीएल द्वारा देय होगा।

आईएसएचपीएल ने वर्ष 2015-16 के लिए वास्तविक पट्टे किराये पर 5.1% की वृद्धि कारक पर विचार करके 2016-17 से 2018-19 के वर्षों के लिए पट्टा किराया का आकलन किया है। एक विशिष्ट अनुरोध के बावजूद, आईएसएचपीएल ने स्थापित नहीं किया है कि पट्टा किराये के अनुमान में रिबेट का घटक प्रभावी है अथवा नहीं है। इसके अलावा, कोलकाता और हल्दिया में केओपीटी की भूमि और इमारतों के लिए किराए की अनुसूची को 7 अप्रैल 2016 से संशोधित किया गया है। एलए के बाद आईएसएचपीएल को किए गए आवंटन के संदर्भ में परिकलन में संशोधित पट्टा किराया नहीं लिया गया है। यहां तक कि इसके मार्च 2017 के बिल के विवरण के आधार पर जैसा कि केओपीटी द्वारा सूचित किया गया, पूरे 2016-17 के किराये का परिकलन नहीं किया जा सका।

तथापि, विस्तृत परिकलन की अनुपस्थिति में, केओपीटी की किराया अनुसूची में संशोधन 2016-17 से 2018-19 के वर्षों के लिए पट्टा किराया के आकलनों में लागू में अनुमानित नहीं किया जा सकता है। आईएसएचपीएल द्वारा प्रस्तुत अनुमानों को विश्लेषण में माना जाता है, बशर्ते 2016-17 से 2018-19 के वर्षों के लिए आईएसएचपीएल द्वारा विचारित जमीन के क्षेत्र में अनुमानित कमी के परिणामस्वरूप लीज़ किराये में कमी के कारण, आईएसएचपीएल द्वारा वर्ष 2013-14 से 2015-16 के दौरान भूमि के वास्तविक क्षेत्र की तुलना में आनुपातिक कमी की जाए।



(छ) आईएसएचपीएल ने अनुमान लगाया है कि वर्ष 2015-16 के दौरान रु. 127.39 लाख की वास्तविक बीमा लागत के विपरीत 2016-17 के लिए बीमा लागत रु. 115.20 लाख और उसके बाद 2017-18 और 2018-19 वर्षों के लिए बीमा लागत का अनुमान लगाने के लिए प्रत्येक वर्ष 2.46% के वृद्धि कारक को लागू किया गया। आईएसएचपीएल द्वारा अपनाई जानेवाले दृष्टिकोण पर भरोसा है, सिवाय इसके कि वर्ष 2017-18 और 2018-19 के प्रत्येक वर्ष के संबंध में वृद्धि कारक 2.00% तक सीमित है।

(ज) 'अन्य खर्च' जिनमें परीक्षण / सर्वेक्षण प्रभार, फोटोग्राफी व्यय और विलंब प्रभार शुल्क शामिल हैं, उन पर नीचे चर्चा की गई है:

(i) समस्त कार्यों आगम-निर्गम के लिए रु.1.20 प्रति टन की दर के आधार पर 2016-17 के लिए परीक्षण और सर्वेक्षण खर्च का अनुमान लगाया गया है। रु.1.20 प्रति टन की दर को इसलिए स्वीकार्य माना जा रहा है कि जुलाई 2014 में आईएसएचपीएल के प्रशुल्क की अंतिम समीक्षा के दौरान, रु.1.20 प्रति टन की दर पर विचार किया गया था। इसलिए, रु.1.20 प्रति टन की दर मान्य है और 2016-17 के लिए विचारित है। 2017-18 और 2018-19 के वर्षों के लिए पूरे मालवाहक आगम निर्गम के लिए, संबंधित वर्ष के आगम-निर्गम के अनुमान के आधार पर रु.1.50 प्रति टन की दर को ध्यान में रखते हुए व्यय का अनुमान लगाया गया है और। विशिष्ट अनुरोध के बावजूद, आईएसएचपीएल ने रुपये 1.50 प्रति टन के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत नहीं किया है वर्ष 2016-17 के अपेक्षित विवरणों अनुपलब्ध होने के कारण आकलन के लिए वर्ष 2017-18 और 2018-19 के खर्चों पर 2% का वृद्धि कारक पर विचार किया जाता है।

(ii) 2016-17 से 2018-19 के वर्षों के लिए फोटोग्राफी के संबंध में व्यय का अनुमान लगाने के लिए वर्ष 2015-16 के वास्तविकों को आधार मानते हुए और इसे क्रमशः 3.82%, 2% और 2% प्रति वर्ष बढ़ाकर फोटोग्राफी व्यय का अनुमान लगाया गया है। आईएसएचपीएल द्वारा अपनाई जानेवाले दृष्टिकोण को वर्ष 2016-17 के संबंध में वृद्धि कारक 2.46% पर विचार को छोड़ कर 2017-18 और 2018-19 के लिए 2% पर विचार किया गया है।

(iii) वर्ष 2007 और 2011 में आईएसएचपीएल के लिए प्रशुल्क के निर्धारण के दौरान, विलंब प्रभार लागत को स्वीकार्य लागत के रूप में नहीं माना गया था और आईएसएचपीएल को इस संबंध में एक 'दक्षता लिंकड प्रशुल्क स्कीम (ईएलटीएस)' के साथ आने की सलाह दी गई थी। अब भी, आईएसएचपीएल ऐसे 'ईएलटीएस' के साथ आगे नहीं आया है। इसलिए, आईएसएचपीएल द्वारा विचार किए जाने वाले 2016-17 से 2018-19 के वर्षों के लिए अनुमानित व्यय विश्लेषणानुसार नहीं लिया गया है।

(झ) प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.7.1 में यह कहा गया है कि निजी टर्मिनलों के मामले में, कंपनी अधिनियम, 1956 के अनुसार अपनाया गया जीवनपरक मानकों के साथ सीधे रियायती पद्धति पर अवमूल्यन या रियायत समझौते में निर्धारित जीवन मानकों के आधार पर जो भी अधिक हो की अनुमति दी जानी चाहिए। मूल्यहास की गणना के संबंध में आईएसएचपीएल ने अलग-अलग गणना नहीं की गई है। इसने यह भी पुष्टि नहीं की है कि लागत विवरणी में उपलब्ध कराए गए मूल्यहास, मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.7.1 के अनुसार हैं। यह ध्यान रखते हुए कि 2016-17 से 2018 के वर्षों के दौरान संयंत्र और मशीनरी का कोई विक्री / वर्ष 2015-16 की तुलना में 2016-17 से 2018-19 और एक विशिष्ट अनुरोध के बावजूद, आईएसएचपीएल ने 2016-17 से 2018-19 वर्ष के दौरान संयंत्र और मशीनरी से संबंधित अवमूल्यन की मात्रा में महत्वपूर्ण कमी के कारण स्पष्ट नहीं किये हैं। किसी भी आधार की अनुपस्थिति में, 2016-17 से 2018-19 के वर्षों के लिए आईएसएचपीएल द्वारा अनुमानित मूल्यहास की कम मात्रा विश्लेषणानुसार मान्य है।

(ञ) 2016-17 से 2018-19 के वर्षों के लिए प्रबंधन और प्रशासन संबंधी ऊपर-व्यय का अनुमान लगाने के लिए वर्ष 2015-16 के वास्तविकताओं को बेस के आधार पर और 10% प्रतिवर्ष बढ़ाकर आईएसएचपीएल द्वारा प्रबंधन और प्रशासन के ऊपर-व्यय का अनुमान लगाया गया है। एक विशिष्ट अनुरोध के बावजूद, आईएसएचपीएल ने 10% वृद्धि पर विचार करने के लिए उचित कारण का उल्लेख नहीं किया है। आईएसएचपीएल द्वारा अपनाई जाने वाले दृष्टिकोण को माना जाता है, इसके अलावा 2016-17 से 2018-19 के वर्षों के लिए वृद्धि कारक क्रमशः 2.46%, 2% और 2% मान्य है।

- (ट) प्रशुल्क के शुरुआती निर्धारण के दौरान, शेष लाइसेंस अवधि में परिशोधन के लिए रु.22 लाख का प्रारंभिक खर्च निर्धारित किया गया था और उसके अनुसार, रु .0.76 लाख को वार्षिक परिशोधन राशि के रूप में माना जाता था। आईएसएचपीएल ने 2016-17 से 2018-19 के वर्षों के अनुमानों में प्रारंभिक व्यय के परिशोधन के लिए प्रति वर्ष रु.0.76 लाख प्रति वर्ष की राशि माना है।
- (ठ) आईएसएचपीएल ने ऑपरेटिंग लागत के किसी भी चीज में दक्षता लाभ का दावा नहीं किया है, हालांकि इसे मार्च 2005 के दिशानिर्देशों के क्लॉज 2.4.1 में निहित निर्धारण के अनुसार दावा किया जा सकता है। इसलिए, आईएसएचपीएल के वर्तमान प्रशुल्क संशोधन में 2016-17 से 2018-19 के वर्षों के लिए परिचालन लागत के लिए दक्षता लाभ के विश्लेषण पर विचार नहीं किया गया है और इसलिए इसका मूल्यांकन नहीं किया गया है।
- (x) आईएसएचपीएल ने 2016-17 से 2018-19 के वर्षों के लिए किसी भी वित्त और विविध आय और व्यय का अनुमान नहीं किया है।
- (xi) निवल फिक्स्ड एसेट्स और कार्य पूंजी के नियोजित पूंजी का निम्नलिखित पैराग्राफों में विश्लेषण किया गया है:
- (क) वर्ष 2018-19 के दौरान आईएसएचपीएल द्वारा संपत्ति के सकल ब्लॉक में अतिरिक्त प्रस्ताव किया गया है इस संबंध में, आईएसएचपीएल ने बर्थ नं. 4 ए पर सुविधाओं की स्वचालन प्रणाली / इलेक्ट्रॉनिकी जैसे कि स्टेकर - रिक्लेयर, वैगन लोडर्स और उनके नियंत्रण डिवाइस जो 2004 से ऑपरेशन में हैं और अप्रचलित होने की सूचना है, में सुधार के लिए रु. 165 लाख के निवेश का प्रस्ताव किया है। आईएसएचपीएल द्वारा प्रस्तावित संपत्तियों के सकल ब्लॉक में नियोजन/बढ़ोत्तरी को इस विश्लेषणानुसार मान्य है।
- (ख) कार्य पूंजी:
- (i) आईएसएचपीएल के प्रशुल्क के पिछले समीक्षा के दौरान अपनाए गए दृष्टिकोण के अनुसार, विविध देनदारों को आईएसएचपीएल द्वारा केओपीटी को देय अनुमानित पट्टा किराया एक महीने के औसत पर स्वीकार्य हैं।
- (ii) सूचीबद्ध वस्तुओं के आकलित मूल्य आईएसएचपीएल के आकलन के रूप में लिया जाता है क्योंकि इनकी सूचना मानदंडों के आधार पर दी जाती है।
- (iii) नकद शेष की गणना, ऊपर व्यय सहित एक माह के ऑपरेटिंग व्यय पर की गई है।
- (iv) वर्तमान देनदारियों पर आईएसएचपीएल के प्रस्ताव में किए गए आकलन पर विचार किया जाता है। पहले दिए गए कारणों के लिए, केओपीटी के साथ सुरक्षा जमा, राजस्व हिस्सेदारी, ऋण और अग्रिमों के खिलाफ विरोध के तहत एचडीसी को अग्रिम भुगतान, जिन पर आईएसएचपीएल द्वारा कार्य-पूंजी की गणना में विचार किया गया है 2005 के दिशानिर्देशों में प्रावधान न होने के परिणामस्वरूप हमारे विश्लेषण में नहीं लिये गये हैं आईएसएचपीएल के प्रशुल्क की पिछली समीक्षा के दौरान इस तरह की अपवर्जन भी बनाई गई थी।
- (v) उपर्युक्त स्थिति के आधार पर 2016-17 से 2018-19 के वर्षों के लिए कार्यशील पूंजी क्रमशः रु. 179.54 लाख, रुपये 316.29 लाख और रु. 310.20 लाख बनती है।
- (ग) इस प्रकार, 2016-17 से 2018-19 के कथित तीन वर्षों के लिए कार्यरत पूंजी क्रमशः रु. 2393.59 लाख, रुपये 2114.70 लाख और रु. 1857.98 लाख की राशि के मुकाबले आईएसएचपीएल द्वारा क्रमशः रुपए 4554.60 लाख, रु .4366 लाख और रु. 3630.93 लाख की राशि कार्य पूंजी की गणना में माना गया है, यह मुख्य रूप से केओपीटी के साथ सुरक्षा-जमा शामिल न करने के कारण, राजस्व हिस्सेदारी, ऋण और अग्रिमों के खिलाफ विरोध प्रदर्शन के तहत एचडीसी को प्रदत्त अग्रिम है जिसका 2005 के दिशानिर्देशों में प्रावधान नहीं है।
- (xii) जनवरी 2011 में आईएसएचपीएल के प्रशुल्क के निर्धारण के दौरान, इस प्राधिकरण ने आईएसएचपीएल की क्षमता 3.00 मिलियन टन प्रति वर्ष (एमटीपीए) की क्षमता पर विचार किया है, जो केओपीटी द्वारा सूचित स्थिति पर आधारित है। इसी क्षमता को वर्तमान विश्लेषण में भी यह देखते हुए माना जाता है, कि आईएसएचपीएल ने मौजूदा प्रशुल्क चक्र में क्षमता निर्माण के लिए कोई बड़े पूंजी निवेश का प्रस्ताव नहीं किया है।

वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए, 3.00 एमटीपीए की क्षमता को देखते हुए, अनुमानित उत्पादन के आधार पर क्षमता उपयोग क्रमशः 89.33%, 80% और 76.67% होने का अनुमान है। मार्च 2005 के प्रशुल्क नीति दिशानिर्देशों के अनुसार अगर क्षमता का उपयोग 60% से अधिक है तो नियोजित पूंजी पर अधिकतम स्वीकार्य रिटर्न की अनुमति दी गई है। तदनुसार, आईएसएचपीएल अधिकतम स्वीकार्य रिटर्न का पात्र है। इसलिए, 2016-17 से 2018-19 के वर्षों के लिए, नियोजित पूंजी पर 16% की अधिकतम अनुमत दर पर प्रत्यागम मान्य है।

(xiii) (क) उपरोक्त चर्चाओं के अधीन, लागत विवरणी को संशोधित किया गया है। इसके अलावा, जैसा कि पहले लाया गया है, 2016-17 से 2018-19 के लिए टैरिफ चक्र के लिए प्रभावी होने / कमी करने के लिए वृद्धि की मात्रा तय करते समय पिछले अधिशेष समायोजन के कारण रु. 387.28 लाख की राशि के रूप में पहले से ही जुलाई 2014 के आदेश में वर्ष 2013-14 से 2015-16 के अनुमान के अनुसार लाभ, आईएसएचपीएल को दिया जाना है। संशोधित लागत वक्तव्य **अनुलग्नक- II** के रूप में संलग्न है। आईएसएचपीएल में टैरिफ के मौजूदा स्तर पर लागत विवरणी के द्वारा प्रकट किये गए परिणाम संक्षेप में दिए गए हैं, जैसा कि नीचे दी गई तालिका में दिखाया गया है:

विवरण	प्रचालन आय				निबल अधिशेष(+)/ घाटा (-)				निबल अधिशेष(+)/ घाटा (-)प्रचाजन आय के % के तौर पर			औसत अधिशेष/ घाटा %
	(रु. करोड़ों में )				(रु. करोड़ों में )							
	2016-17	2017-18	2018-19	कुल	2016-17	2017-18	2018-19	कुल	2016-17	2017-18	2018-19	
समग्र रूप में आईएसएचपीएल	68.96	59.68	56.27	184.91	-2.30	-9.10	11.09	-22.50	-3.34%	-15.26%	-19.71%	-12.77%

(ख) जैसा कि ऊपर की तालिका से स्पष्ट है, वर्ष 2016-17 से 2018-19 के दौरान आईएसएचपीएल को लगभग रु. 22.50 करोड़ का घाटा होगा। प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर यह घाटा पिछले रुपये 387.28 लाख के समायोजन का लाभ देने के बाद है जो जुलाई 2014 के आदेशानुसार प्रभावी और एमओएस पत्र पर आधारित था, जैसा कि पहले चर्चा की गई है।

(ग) संशोधित लागत विवरणी के द्वारा उल्लेखित घाटे की स्थिति को देखते हुए, मामला आईएसएचपीएल के मौजूदा प्रशुल्क में वृद्धि देने से संबंधित है। भारत के राजपत्र में आदेश की अधिसूचना में लिए लिया गया समय और प्रयोज्य समय के बाद आईएसएचपीएल के संशोधित दरमान नवंबर 2017 के आसपास लागू होंगे। इस प्रकार 2016-17 से 2018-19 तक के वर्षों का घाटा आईएसएचपीएल को 1 साल और 5 महीने की शेष प्रशुल्क वैधता अवधि में पूरा करना होगा।

(घ) कुल परिणामी घाटे के रु. 22.50 करोड़, 1 वर्ष और 5 महीने की शेष प्रशुल्क वैधता अवधि में ध्यान में रखते हुए, यह देखा जाता है कि मौजूदा दरमानों में 1 वर्ष और 5 महीने की समग्र वसूली के लिए 27.73% की बढ़ोतरी करनी होगी जैसा कि आदेश के पहले भाग में सामने आया है, आईएसएचपीएल ने 28.08 करोड़ रूपए के घाटे को पूरा करने के लिए विभिन्न प्रशुल्क वस्तुओं में लगभग 6% से लेकर 31% तक की अलग-अलग प्रतिशत वृद्धि की मांग की है। जैसा कि 2016-17 से 2018-19 वर्ष तक के लिए मूल्यांकन किया गया है।

(ङ) आईएसएचपीएल द्वारा अपने प्रस्ताव के साथ सुसज्जित लागत विवरणी से स्पष्ट है कि आईएसएचपीएल द्वारा प्रस्तावित विभिन्न प्रशुल्क वस्तुओं के लिए प्रशुल्क की लेवी, के आधार पर, आईएसएचपीएल वर्तमान प्रशुल्क चक्र में 1 वर्ष और 5 महीने की शेष प्रशुल्क वैधता अवधि के दौरान रु. 22.02 करोड़, की अतिरिक्त आय का उत्पादन करेगा। जैसा कि नीचे दिखाया गया है:

(रु. लाखों में)

क्रम सं.	विवरण	2017-18	2018-19	कुल
(i)	प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर आईएसएचपीएल द्वारा आकलित प्रचालन आय	5857.47	5517.46	11374.93
(ii)	प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर आईएसएचपीएल द्वारा आकलित प्रचालन आय	7476.81	7044.76	14521.57
(iii)	प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर आईएसएचपीएल द्वारा अर्जित की जाने वाली अतिरिक्त आय (ii-i)	1619.33	1527.30	3146.64
(iv)	वर्तमान प्रशुल्क चक्र के शेष एक वर्ष और पांच माह की अतिरिक्त आय	674.72	1527.30	2202.02

इस प्रकार, वर्तमान प्रशुल्क चक्र की नवंबर 2017 से मार्च 2019 तक की शेष अवधि के दौरान, आईएसएचपीएल द्वारा प्रस्तावित दरों की लेवी द्वारा, आईएसएचपीएल रु. 22.50 करोड़ के अनुमानित घाटे को पूरा करने की स्थिति में होगा।

दूसरे शब्दों में, आईएसएचपीएल के प्रस्ताव के खिलाफ, 2016-17 से 2018-19 तक पूरे प्रशुल्क चक्र के दौरान लेवी द्वारा प्रस्तावित दरों के लिए अनुमोदन मांगने के लिए, 28.08 करोड़ रुपये के अनुमानित घाटे को पूरा करने के लिए जैसा कि इस अवधि के लिए मूल्यांकित है।

यह प्राधिकरण नवंबर 2017 से मार्च 2019 तक की शेष राशि के दौरान वर्तमान प्रशुल्क चक्र के लिए हमारे द्वारा मूल्यांकन के रूप में रु. 22.50 करोड़ के कुल अनुमानित घाटा को कवर करने के लिए आईएसएचपीएल द्वारा प्रस्तावित दरों के लिए अनुमोदन प्रदान करने की इच्छुक है, आईएसएचपीएल द्वारा प्रस्तावित दरों पर रुपये 222.02 लाख की राशि, 17 महीने की अवधि के दौरान आईएसएचपीएल के लिए होने वाली अतिरिक्त आय रुपये 22.50 करोड़ के अनुमानित घाटे के अंतर्गत है, इसलिए आईएसएचपीएल को प्रस्तावित दरों पर प्रशुल्क एकत्र करने के लिए अनुमति देकर अनुचित रूप से समृद्ध नहीं किया जाएगा।

(xiv) ऑपरेटिंग व्यय, प्रबंधन और प्रशासन ऊपर-व्यय को आईएसएचपीएल द्वारा विभिन्न गतिविधियों के बीच विभाजित किया गया है, जैसे कि बर्थिंग, ऑन-बोर्ड और वॉफ़ेज, कार्गो हैंडलिंग और डिलिवरी को प्रतिशत में हिस्सेदारी अपनाने। इस गतिविधि के लिए चिन्हित संपत्ति के आधार पर बर्थिंग गतिविधि के लिए सबसे पहले आईएसएचपीएल द्वारा नियोजित पूंजी और मूल्यहास को विभाजित किया गया है और शेष को संमूर्णरूप से शि कार्गो हैंडलिंग गतिविधि के लिए विभाजित किया गया है। कुल उप-गतिविधियों, 'ऑन-बोर्ड एंड वॉफ़ेज', 'कार्गो हैंडलिंग' और 'डिलिवरी' के बीच कुछ हिस्सेदारी को अपनाते हुए के लिए कुल कार्गो हैंडलिंग शेयर को आईएसएचपीएल द्वारा फिर से विभाजित किया गया है। पृथक-पृथक गतिविधि आधारित लागत विवरणी से, यह सपष्ट है कि कुछ प्रशुल्क मदों के लिए आईएसएचपीएल द्वारा प्रस्तावित वृद्धि की मात्रा, औसत घाटे की मात्रा से अधिक है, जैसा कि 3वर्ष के प्रशुल्क चक्र के संबंधित लागत विवरणी में दर्शाया गया है। तथापि, आंतरिक गणना के आधार पर, यह पाया गया है कि मौजूदा प्रशुल्क चक्र के शेष 17 महीनों में आईएसएचपीएल के लिए यह घाटे को पूरा करना है, शेष प्रशुल्क वैधता चक्र के लिए आईएसएचपीएल के लिए योग्य होने के रूप में वृद्धि की मात्रा संबंधित लागत विवरणी में उल्लेखित का औसत घाटा के अनुसार ठीक है। इसलिए, वर्तमान कार्रवाई के लिए गतिविधि / उप-गतिविधि लागत विवरण की तैयार करना प्रासंगिक नहीं है।

(xv) केओपीटी ने, लाइसेंस समझौते के तहत अनुमति के अंतर्गत विभिन्न प्रकार के कार्गो को संभालने के लिए बर्थ नं.4 का साझा उपयोगकर्ता सुविधा के रूप में अपने बार बार अनुरोध के बावजूद आईएसएचपीएल द्वारा केवल सेल से संबंधित अंडर यूटिलाइजेशन के कारण, इस संबंध में, आईएसएचपीएल के बारे में कोकिंग कोल कार्गो के प्रहस्तन के बारे में उल्लेख किया है। यहां उल्लेख करना प्रासंगिक है कि बर्थ नं. 4 ए की क्षमता 3 एमएमटीपीए की का सही उपयोग होने के बारे में और 2016-17 से 2018-19 के वर्षों के लिए कार्गो अनुमानों के अनुसार औसत क्षमता का उपयोग लगभग 82% है। इस परिदृश्य में, यह स्पष्ट नहीं है कि आईएसएचपीएल की सुविधा को केओपीटी द्वारा अंडर-यूटिलाइज्ड बताया गया है। इसके बावजूद, आईएसएचपीएल को सलाह दी जाती है कि अन्य उपयोगकर्ताओं के कार्गो को इसके सुविधा पर भी संचालित करने के लिए कदम उठाए जाएं ताकि इसकी सुविधा का अधिक उपयोग सुनिश्चित किया जा सके।

(xvi) पहले लाए गए जहाजों के दोहरे / ट्रिपल बैंकिंग से संबंधित कारणों के लिए, केओपीटी ने इस प्राधिकरण से आईएसएचपीएल के मौजूदा एसओआर में प्रावधानों को हटाने के लिए अनुरोध किया है जो आईएसएचपीएल पोतों की डबल / ट्रिपल बैंकिंग के लिए बर्थ किराया शुल्क वसूलने में सक्षम बनाता है। यह देखते हुए कि पोतों की दोहरी / ट्रिपल बैंकिंग से संबंधित अनुमानित आय 2016-17 से 2018-19 के वर्षों के दौरान उल्लेखित की गई है, आईएसएचपीएल के दरमान में पोतों से संबंधित दोहरे / ट्रिपल बैंकिंग से संबंधित शुल्क निर्धारित करना चाहिए। इस संबंध में इस प्राधिकरण की केओपीटी और आईएसएचपीएल के बीच विवाद में जाने की कोई रुचि नहीं है। केओपीटी और आईएसएचपीएल को विवाद को पारस्परिक रूप से हल करने की सलाह दी गई है।

(xvii) केओपीटी ने कहा है कि आईएसएचपीएल से संबंधित सभी मुद्दों को अतीत में, इस प्राधिकरण के नोटिस में लाया गया है, अब भी जारी है। इसलिए, आईएसएचपीएल के मूल्य के स्केल के संबंध में किसी भी भौतिक निर्धारण के दौरान मुद्दों का अवलोकन करने और उन पर विचार करने के लिए इस प्राधिकरण से अनुरोध किया है। इस संबंध में, यहां उल्लेख करना प्रासंगिक है कि आम तौर पर केओपीटी द्वारा उठाए गए सभी मुद्दे एलए से संबद्ध संबंधित कुछ विवाद से संबंधित हैं जो केओपीटी और आईएसएचपीएल के बीच दर्ज हैं। यह प्राधिकरण एलए की एक पार्टी नहीं है नतीजतन, यह प्राधिकरण, एलए से संबंधित मुद्दे को हल करने की स्थिति में नहीं है। इसलिए यह प्राधिकरण एलए से संबंधित मुद्दों की गहराई में जाने की स्थिति में नहीं है।

(xviii) जैसा कि केओपीटी द्वारा सुझाव दिया गया है और जैसा कि अन्य प्रमुख पत्तन ट्रस्टों और निजी टर्मिनलों के संचालन के संचालन के दरमानों में निर्धारित किया गया है, 'तटीय पोत' की मौजूदा परिभाषा को इस प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश संख्या टीएमपी / 52/2014-जेनरल दिनांक 28 नवंबर 2014 के अनुसार बदल दिया गया है। को किया गया। इसके अलावा, पोत संबंधी वर्गीकृत प्रभारों (वीआरसी) के लिए पोत के वर्गीकरण की प्रणाली से संबंधित नोट, पोत संबंधित प्रभार (वीआरसी) के लिए मानदंड और कार्गो संबंधित रियायती तटीय प्रभार (सीआरसी) को आईएसएचपीएल के दरमानों में शामिल किया गया है।

(xix) प्रशुल्क दिशानिर्देशों के क्लॉज 2.18.2 के अनुसार, भारतीय स्टेट बैंक की 13.75% की प्राइम लेंडिंग रेट को दर्शाने के लिए प्रस्तावित नोट 3 (vii) (बी) को संशोधित करने के लिए आशोधित किया गया है।

(xx) आईएसएचपीएल के मौजूदा दरमानों में इस आशय का एक नोट निर्धारित करता है कि उपयोगकर्ताओं को आईएसपीएचएल के कारण उचित स्तर से परे देरी के लिए भुगतान करने की आवश्यकता नहीं होगी। केओपीटी ने कहा है कि 'उचित स्तर से परे' शब्द स्पष्ट रूप से परिभाषित किया जाना चाहिए ताकि इसके अर्थ और समझ में कोई भी अस्पष्टता न हो। इस संबंध में उल्लेख किया जाता है कि नोट 2005 के दिशानिर्देशों के क्लॉज 2.15 के अनुरूप है और इसलिए, इस नोट में कोई बदलाव नहीं किया गया है।

(xxi) किसी भी अस्पष्टता से बचने के लिए, केओपीटी के सुझाव पर धारा 1.2 के तहत क्रम सं. (xiii) (सी), पर मौजूदा नोट से शब्द 'टर्मिनल' को हटाने का एक मामूली संशोधन बनाया गया है।

(xxii) 2005 के दिशानिर्देशों के क्लॉज 2.18.4 के अनुसार, पत्तन के द्वारा रिफंड में विलंब की गणना सेवाओं की समाप्ति की तारीख से या उपयोगकर्ता से आवश्यक दस्तावेजों के उत्पादन से 20 दिनों के बाद से की जाएगी। हालांकि, आईएसएचपीएल ने सेवाओं के पूरा होने के 30 दिनों के बाद रिफंड में देरी की गिनती के प्रभाव के लिए एक नोट प्रस्तावित किया है। विशिष्ट अनुरोध के बावजूद,

आईएसएचपीएल ने दिशानिर्देशों की स्थिति के विचलन में नोट का प्रस्ताव देने के कारण के बारे में विस्तार से नहीं बताया है। इस स्थिति को ध्यान में रखते हुए, मौजूदा नोट सूची बिना परिवर्तन जारी रहेगा ।

(xxiii) तटीय प्रहस्तन प्रभार के दायरे में शामिल सेवाओं की सूची में, आईएसएचपीएल ने 'पानी छिड़काव' की सेवा को हटाने का प्रस्ताव किया है। विशिष्ट अनुरोध के बावजूद, आईएसएचपीएल ने नोट में बदलाव का प्रस्ताव देने के कारण नहीं समझाया है। इस स्थिति को ध्यान में रखते हुए, तटीय प्रहस्तन प्रभार के दायरे के भीतर शामिल सेवाओं की मौजूदा सूची बिना परिवर्तन जारी रहेगी ।

(xxiv) केओपीटी ने अपनी टिप्पणी प्रस्तुत करते हुए कहा है कि आईएसएचपीएल द्वारा प्रस्तावित तटीय जहाजों, घाट-दरों , तटीय प्रहस्तन प्रभार, प्रदायगी प्रभारों के लिए बर्थ किराया प्रभार और दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार की दर को तर्कसंगत बनाना है। इस संबंध में, उल्लेखनीय है कि, जैसा कि पहले चर्चा की गई, आईएसएचपीएल की लागत की स्थिति के आधार पर, आईएसएचपीएल द्वारा विभिन्न सेवाओं के लिए प्रस्तावित दरें अनुमोदित की गई हैं। ऐसा करते समय, बर्थ किराया प्रभार और तटीय जहाजों के लिए दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार की दर को प्रचलित विनिमय दर के आधार पर पुनः लागू किया गया माना जाता है। इस संबंध में, ध्यान 2005 के दिशानिर्देशों की क्लॉज 6.1.2 की ओर आकर्षित किया जाता है जिसमें साथ साथ दरमानों में यह निधारित किया गया है कि प्रत्येक सामान्य संशोधन के समय प्रचलित विनिमय दर के संदर्भ में तटीय दरों को पुनः लागू करना संभव नहीं होगा। इस स्थिति को देखते हुए, आईएसएचपीएल ने विदेशगामी पोत के लिए बर्थ किराया शुल्क में 7.14% की वृद्धि मांगी है, तटीय पोत के लिए भी बर्थ किराया शुल्क 7.14% वृद्धि के साथ भी निर्धारित किया गया है। इसी तरह, दंडितबर्थ किराया प्रभारों के मामले में भी यही पद्धति अपनायी गई है।

(xxv) इस आशय का एक नोट कि दरमानों में निर्धारित दरें उच्चतम सीमा स्तरीय हैं; इसी तरह, छूट और रियायत निम्नतम स्तर हैं और आईएसएचपीएल, अगर चाहे है तो, कम दरों के प्रभार प्रभारित कर सकती है और / या उच्च छूट और रियायत देना चाहे तो दे सकती है, इसे , आईएसएचपीएल के दरमानों में शामिल किया गया है।

10.1. परिणामस्वरूप, और ऊपर दिए गए कारणों और समग्र सोच विचार के आधार पर, यह प्राधिकरण ने आईएसएचपीएल के संशोधित दरमानों का अनुमोदन करता जो **अनुलग्नक- III** के रूप में संलग्न है।

10.2. चूंकि आईएसएचपीएल को दी जाने वाली वृद्धि की मात्रा पर निर्णय, शेष 1 वर्ष और 5 महीने के प्रशुल्क चक्र के लिए है, आईएसएचपीएल के संबंध में संशोधित दरों और शर्तों के दरमान 1 नवंबर 2017 से लागू होंगे और 31 मार्च 2019 तक लागू होंगे। स्वीकृत अनुमोदन इसके बाद स्वतः समाप्त हो जाएगा, जब तक कि इस प्राधिकरण द्वारा विशेष रूप से विस्तार नहीं किया गया।

10.3. आईएसएचपीएल के मौजूदा दरमानों की वैधता 30 सितंबर 2016 तक पारित किए गए आदेश के कार्यान्वयन की प्रभावी तारीख तक बढ़ा दी गई है।

10.4. आईएसएचपीएल को संबंधित लेखा वर्ष के समापन के 60 दिनों के भीतर केओपीटी के माध्यम से अपने वार्षिक लेखा और निष्पादन रिपोर्ट इस प्राधिकरण को प्रस्तुत करनी चाहिए। यदि आईएसएचपीएल, ऐसी जानकारी को निर्धारित समय सीमा के भीतर प्रदान करने में विफल रहता है, तो केओपीटी आईएसएचपीएल के खिलाफ उपयुक्त कार्रवाई शुरू करेगा।

10.5. आईएसएचपीएल का प्रशुल्क, ऑपरेटर द्वारा दी गई सूचनाओं पर भरोसा और विश्लेषण में बताए गए अनुसार विभिन्न मान्यताओं पर आधारित है। अगर प्राधिकरण को किसी भी समय निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि के दौरान, पता चलता है कि वास्तविक स्थिति अनुमानित आकलनों से काफी भिन्न है या स्वीकार की गई मान्यताओं से विचलन में है, आईएसएचपीएल को प्रशुल्क और संशोधित प्रशुल्क में इस तरह के बदलावों के कारण पूरी तरह से प्राप्त लाभ के समंजन के लिए प्रशुल्क की समीक्षा करने हेतु समय रहते एक प्रस्ताव पेश करने की आवश्यकता होगी।

10.6 इस संबंध में,आईएसएचपीएल को एक वर्ष के प्रत्येक तिमाही के पूरा होने के 15 दिनों के भीतर,बिना किसी विलंब/चूक के वास्तविक भौतिक और वित्तीय प्रदर्शन की एक उसी प्रारूप में रिपोर्ट प्रस्तुत करने की सलाह दी जाती है, जिसमें टैरिफ प्रस्तावों के लिए लागत का विवरण दर्ज किया जाता है। रिपोर्ट में लागू प्रशुल्क तय करने के लिए भरोसा रखने वाले अनुमानों से भिन्नता के कारण भी होने चाहिए। यदि लगातार दो तिमाही अवधि के वास्तविक और अनुमानों के बीच (दो) (+) / (-) 20% की वास्तविकता और पाया जाता है,तो यह प्राधिकरण आईएसएचपीएल को समय रहते अनुसूची के अनुसार अपने प्रस्ताव की समीक्षा के लिए प्रस्तुत करने को कहेगा। यदि आईएसएचपीएल इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित समय सीमा के भीतर एक प्रशुल्क प्रस्ताव दर्ज करने में विफल रहता है, तो यह प्राधिकारी प्रशुल्क की समीक्षा करने के लिए स्वयं कार्रवाई करेगा।

10.7. (क) प्रशुल्क नीति दिशानिर्देश 2005 के अनुसार, निर्धारित दरमानों का सीमा स्तर उच्चतम है; छूट और रियायत निम्नतम स्तर के हैं।आईएसएचपीएल कम दर लेने के लिए लचीला रूख अपना सकता है और / या उच्च छूट और छूट की अनुमति दे सकता है।

(ख) आईएसएचपीएल, रिकॉर्ड में कोई त्रुटि दिखाई देने पर निर्धारित प्रशुल्क की समीक्षा के लिए, भारत के राजपत्र में आदेश की अधिसूचना के प्रकाशित होने की तारीख से 30 दिनों के भीतर पर्याप्त औचित्य / तर्क के साथ इस प्राधिकरण से संपर्क/अनुरोध कर सकता है।

टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[ विज्ञापन-III/4/असा./266/17 ]

अनुलग्नक-I

### इंटरनेशनल सीपोटर्स (हल्दिया) प्राइवेट लिमिटेड (आईएसएचपीएल)

वर्ष 2013-14 से 2015-16 के दौरान निष्पादन का विश्लेषण

लाखों में

क्रम सं.	विवरण	अनुमान जुलाई 2014 के टैरिफ आदेश में भरोसा था			वास्तविक		
		2013-14	2014-15	2015-16	2013-14	2014-15	2015-16
	यातायात (लाख टन में)	34.15	27.50	27.50	34.21	31.09	28.64
I	परिचालन आय						
	कार्गो हैंडलिंग आय	8,221.21	6,423.56	6,226.41	8,610.94	7,263.47	6,890.72
	पोत संबंधित आय	527.99	393.66	365.06	470.44	445.19	474.35
	अन्य आय	0.00	0.00	0.00	2.98	30.52	7.51
	कुल	8,749.20	6,817.22	6,591.47	9,084.36	7,739.18	7,372.58
II	संचालन लागत (मूल्यह्रास को छोड़कर)						
	रखरखाव श्रम	194.48	204.21	214.42	194.48	275.00	302.50
	उपकरण चलने की लागत	1,138.31	1,111.81	1,178.52	1,038.98	832.38	812.40
	रॉयल्टी / राजस्व हिस्सेदारी	1,665.34	1,545.04	1,480.66	1,674.27	1,808.37	1,678.15
	उपकरण किराया प्रभार	1,534.84	1,626.93	1,724.55	1,868.18	1,736.80	1,664.12
	किराया किराया	463.86	487.52	512.38	463.86	487.71	510.98
	बीमा	161.85	171.56	181.85	157.20	139.91	127.39
	अन्य खर्चे	43.71	37.87	40.14	43.71	41.56	36.59
	कुल	5,202.39	5,184.94	5,332.52	5,440.69	5,321.74	5,132.14

III	मूल्यहास	888.49	903.49	903.49	933.19	1,039.45	1,062.93
IV	ओवरहेड्स						
	प्रबंधन और प्रशासन ओवरहेड्स	564.46	585.68	607.70	615.90	624.80	666.52
	प्रारंभिक खर्च लिखना बंद	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76
	कुल - IV	565.22	586.44	608.46	616.66	625.56	667.28
V	परिचालन अधिशेष / (घाटे) (आई) - (II) - (III) - (IV)	2,093.10	142.35	-253.00	2,093.82	752.43	510.23
VI	वित्त और विविध आय (एफएमआई)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
VII	वित्त और विविध खर्च (एफएमई)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
VIII	एफएमआई कम एफएमई (vi) - (vii)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
IX	ब्याज और कर से पहले अधिशेष (v) + (viii)	2,093.10	142.35	-253.00	2,093.82	752.43	510.23
X	नियोजित पूंजी	5,209.50	4,692.52	3,805.24	5,756.58	4,258.23	3,042.41
XI	16% @ कार्यरत पूंजी पर लौटें	833.52	750.80	608.84	921.05	681.32	486.78
XII	क्षमता का उपयोग	113.83%	91.67%	91.67%	114.03%	103.63%	95.47%
XIII	रोसे क्षमता उपयोग के लिए समायोजित	833.52	750.80	608.84	921.05	681.32	486.78
XIV	शुद्ध अधिशेष / (घाटे) (IX) - (xiii)	1,259.58	-608.45	-861.84	1,172.77	71.11	23.45

अनुलग्नक- II

इंटरनेशनल सीपोर्ट्स (हल्दिया) प्राइवेट लिमिटेड (आईएसएचपीएल)

निजी टर्मिनल के लिए समेकित आय और लागत विवरणी

रु.लाखों में

क्रम सं.	विवरण	वास्तविक			आईएसएचपीएल के प्रचलित प्रशुल्क के स्तर पर आकलन			प्रधिकरण द्वारा आशोधित प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर आकलन		
		2013-14	2014-15	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	2016-17	2017-18	2018-19
	यातायात (लाख टन में)	34.21	31.09	28.64	28.00	24.00	23.00	26.80	24.00	23.00
I	कुल परिचालन आय									
	कार्गो हैंडलिंग आय	8610.94	7263.47	6890.72	6638.43	5518.03	5205.67	6445.04	5599.63	5283.87
	पोत संबंधित आय	470.44	445.19	474.35	405.59	339.45	311.79	450.94	368.67	343.06
	अन्य लोग	2.98	30.52	7.51	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00



	कुल	9084.36	7739.18	7372.58	7044.02	5857.47	5517.46	6895.99	5968.30	5626.93
II	संचालन लागत (मूल्यह्रास को छोड़कर)									
	रखरखाव श्रम	194.48	275.00	302.50	332.75	366.03	402.63	309.94	316.14	322.46
	उपकरण चलने की लागत	1038.98	832.38	812.40	846.96	807.34	811.72	823.14	780.21	780.66
	रॉयल्टी / राजस्व हिस्सेदारी	1674.27	1808.37	1678.15	1789.26	1926.65	1807.90	1789.26	1926.65	1807.90
	उपकरण किराया प्रभार	1868.18	1736.80	1664.12	1780.61	1579.66	1566.82	1705.06	1490.71	1457.17
	किराया किराया	463.86	487.71	510.98	537.04	564.43	593.21	536.44	563.79	592.55
	बीमा	157.20	139.91	127.39	115.20	118.03	120.94	115.20	117.50	119.85
	अन्य खर्चे	43.71	41.56	36.59	61.73	62.84	60.41	34.93	38.84	37.41
	कुल	5440.69	5321.74	5132.14	5463.55	5424.97	5363.63	5313.97	5233.84	5118.01
III	मूल्यह्रास	933.19	1039.45	1062.93	745.64	415.64	415.64	745.64	415.64	415.64
IV	ओवरहेड्स									
	प्रबंधन और प्रशासन ओवरहेड्स	615.90	624.80	666.52	682.92	696.57	710.51	682.92	696.57	710.51
	प्रारंभिक खर्च लिखना बंद	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76
	कुल	616.66	625.56	667.28	683.68	697.33	711.27	683.68	697.33	711.27
V	परिचालन अधिशेष / (घाटे) (आई) - (II) - (III) - (IV)			510.23	151.15	-680.47	-973.07	152.71	-378.51	-617.98
VI	वित्त और विविध आय (एफएमआई)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
VII	वित्त और विविध खर्च (एफएमई)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
VIII	एफएमआई कम एफएमई (vi) - (vii)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
IX	ब्याज और कर से पहले अधिशेष (v) + (viii)		752.43	510.23	151.15	-680.47	-973.07	152.71	-378.51	-617.98
X	नियोजित पूंजी	5756.58	4258.23	3042.41	4554.60	4366.00	3630.93	2393.49	2114.60	1857.87
XI	16% @ कार्यरत पूंजी पर लौटें	921.05	681.32	486.78	728.74	698.56	580.95	382.96	338.34	297.26
XII	क्षमता का उपयोग	114%	104%	95%	93%	80%	77%	89%	80%	77%
XIII	रोसे क्षमता उपयोग के लिए समायोजित	921.05	681.32	486.78	728.74	698.56	580.95	382.96	338.34	297.26
XIV	शुद्ध अधिशेष / (घाटे) (IX) - (xiii)	1172.77	71.12	23.45	(577.58)	(1379.03)	(1554.02)	(230.25)	(716.85)	(915.24)
XV	एमओएस पत्र के अनुसार, जुलाई 2014 का पिछले अधिशेष लाभ आईएसएचपीएल को पारित किया गया आदेश			0.00	703.11	0.00	0.00	0.00	(193.64)	(193.64)
XVII	शुद्ध अधिशेष / (घाटे) (IX) - (xiii)	1172.77	71.12	23.45	125.53	(1379.03)	(1554.02)	(230.25)	(910.49)	(1108.88)
XVIII	ऑपरेटिंग आय का% के रूप में शुद्ध अधिशेष / (डेफिसिट) (% में XVII / I)			0.3%	1.8%	-23.5%	-28.2%	-3.34%	-15.26%	-19.71%
XIX	ऑपरेटिंग आय का% के रूप में औसत शुद्ध अधिशेष / (डेफिसिट)					-1664%	-	12.77%		

**अनुलग्नक - III****इंटरनेशनल सीपोर्ट्स (हल्दिया) प्रा. लिमिटेड****दरमान****भाग -I सामान्य****1.1. परिभाषाएं -**

इन दरमानों में, जब तक प्रसंग के अनुसार अन्यथा अपेक्षित न हो, निम्नलिखित परिभाषाएं लागू होंगी :

- (i) "प्राधिकृत प्रतिनिधि" का अर्थ है ग्राहक / बर्थ उपयोगकर्ता और आईएसपीएचएल का उनके द्वारा अन्य पक्ष को एक लिखित सूचना के माध्यम से नियुक्त वह कर्मचारी या एजेंट जो समय-समय पर उनसे संबंधित पक्षों के निष्पादन को मॉनिटर, सुविधा और निर्देशित करने के लिए निर्दिष्ट है।
- (ii) "बर्थ" का मतलब है हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स, कोलकाता पोर्ट ट्रस्ट और बैक-अप एरिया में बर्थ नंबर 4 ए।
- (iii) "कन्वेयर सिस्टम" का मतलब बर्थ से लेकर स्टैकयार्ड और वैगन लोडर तक फैली हुई बेल्ट कन्वेयर श्रृंखला है।
- (iv) "ड्राफ्ट" का अर्थ है हर दिन, एचडीसी पर विद्यमान ड्राफ्ट।
- (v) "हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स (एचडीसी)" का अर्थ है हल्दिया एंकरेज में तेल जेटी, अन्य जेटी, घाट और बर्थ तथा हल्दिया एंकरेज में रीवर-मूरिंग्स।
- (vi) "मीट्रिक टन" का मतलब 2,204.623 पाउंड या 1,000 किलोग्राम का भार है।
- (vii) "पोर्ट" का अर्थ है 'कोलकाता पोर्ट ट्रस्ट (केओपीटी)', कॉर्पोरेट इकाई, और इसमें कोलकाता डॉक सिस्टम और हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स शामिल होंगे।
- (viii) "टर्मिनल यूजर" का अभिप्रायः कार्गो आयात और / या निर्यात करने के लिए पोर्ट में सुविधाओं का उपयोग करने वाला कोई आयातक या निर्यातक है।
- (ix) "आईएसपीएचएल" का अर्थ अंतरराष्ट्रीय बंदरगाह (हल्दिया) प्राइवेट लिमिटेड, एक विशेष प्रयोजन कंपनी (एसपीवी) है, जो वर्तमान में फ्लैट नंबर 27, 5 वीं मंजिल, 105, पार्क स्ट्रीट, कोहिनूर बिल्डिंग, कोलकाता - 700 016, में अवस्थित है। इसके उत्तराधिकारी और अनुमोदित असाइनियों को, कोलकाता पोर्ट ट्रस्ट के हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स में बर्थ संख्या 4 ए के निर्माण, संचालन, प्रबंधन और रखरखाव के लिए लाइसेंस प्रदान किया गया है।
- (x) "आईएसपीएचएल परिसर" का अर्थ है कि कोलकाता पोर्ट ट्रस्ट, हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स (सीओपीटी) के साथ लाइसेंस समझौते के तहत आवंटित बैक-अप एरिया सहित आईएसपीएचएल के लिए लाइसेंस प्राप्त क्षेत्र।
- (xi) तटीय पोत "का अर्थ किसी विशेष रूप से भारत में किसी अन्य बंदरगाह या स्थान के लिए भारत में किसी भी बंदरगाह या स्थान के बीच व्यापार में नियोजित किसी भी पोत का होना चाहिए जो कि जहाजरानी / सक्षम प्राधिकारी के महानिदेशक द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस है
- (xii) "विदेशगामी" का अर्थ तटीय पोत के अलावा किसी भी जहाज से है।
- (xiii) "दिन" को एक दिन के 6.00 बजे से और उसके अगले दिन के 6.00 बजे तक की अवधि को एक दिन के रूप में माना जाएगा।
- (xiv) "मौसम कार्य दिवस" (डब्ल्यू डब्ल्यूडी) का अर्थ सोमवार से रविवार तक होता है, जिसके अंतर्गत पोर्ट हॉलिडे और कस्टम छुट्टियों को छोड़कर प्रत्येक आठ घंटे के तीन पाली को कवर किया जाता है।
- (Xv) "सप्ताह" का अर्थ है कि छुट्टियों सहित लगातार सात कैलेंडर दिन।
- (Xvi) "माह या महीना" का है लगातार 30 कैलेंडर दिन छुट्टियों सहित जब तक कि अन्यथा निर्दिष्ट न हो।

- (Xvii) "शट-आउट" कार्गो का मतलब आईएसपीएचएल परिसर में छोड़ दिया गया निर्यात कार्गो, जिसे उस पोत पर नहीं भेजा गया था, जिस पर उसे भेजा जाना था।

## 1.2. सामान्य निबंधन एवं शर्तें

- (i) आईएसपीएचएल की सीमाओं में उतारा गया सभी सामान आयात के दृष्टिकोण के आधार पर आकलित किया जाएगा तथा उसे हटाए जाने से पूर्व सभी प्रभार/शुल्क अदा करने होंगे।
- (ii) प्रेषण के लिए सभी सामान निर्यात के दृष्टिकोण के आधार पर आकलित किया जाएगा तथा उसे प्रेषित करने से पूर्व सभी प्रभार/शुल्क अदा करने होंगे।
- (iii) (क) पोत संबंधी प्रभारों (वीआरसी) के लिए पोतों को वर्गीकृत करने की पद्धति:
  - (i) सामान्य कारोबारी/व्यापारिक लाइसेंस धारी भारतीय ध्वज के किसी विदेशगामी पोत का, सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय धावक के रूप में परिवर्तन हो सकता है। प्रथम परिवर्तन पर सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय धावक के रूप में परिवर्तित किए जाने वाले पोत को भारतीय तट पर चलन के लिए, आगे सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश की आवश्यकता नहीं होगी।
  - (ii) विदेशी पताका वाले विदेशगामी पोत का, पोत परिवहन महानिदेशक और सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश द्वारा विशिष्ट अवधि के लिए जारी तटीय यात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय धावक के रूप में परिवर्तन हो सकता है।
- (ख) पोत संबंधी प्रभारों (वीआरसी) के लिए तटीय रियायती दर और विदेशी दरों के मानदंड:
  - (i) परिवर्तन के ऐसे मामलों में लोड टर्मिनल (लदान टर्मिनल) द्वारा उस समय से तटीय दरें प्रभार्य होंगी जिस समय से पोत तटीय सामान लादना/चढ़ाना शुरू करता है।
  - (ii) परिवर्तन के ऐसे मामलों में, तटीय दरें तभी तक प्रभार्य होंगी जब तक पोत भारतीय पतन पर आखिरी तटीय कार्गो को उतारने का प्रचालन पूरा करता है। उसके तुरंत बाद उत्तरायी वाले टर्मिनल द्वारा विदेशगामी दरें प्रभार्य हो जाएंगी।
  - (iii) पोत परिवहन महानिदेशक से तटीय लाइसेंस प्राप्त एकनिष्ठ भारतीय तटीय पोतों से, तटीय दरों का पात्र होने के लिए कोई अन्य दस्तावेज अपेक्षित नहीं होगा।
- (ग) पोत संबंधी सभी प्रभार दरें तत्समय पोत की स्थिति के आधार पर लागू की जाएंगी।
- (iv) पोत संबंधी प्रभार पोतों के स्वामियों/एजेंटों पर लगाए जाएंगे। जहां कहीं भी दरें अमेरिकी डॉलर में उल्लेखित हैं उन्हें भारतीय रिजर्व बैंक द्वारा अधिसूचित के बाजार क्रय भाव के आधार समतुल्य भारतीय मुद्रा में परिवर्तित (विनिमय) करके वसूल किया जाएगा। ऐसे परिवर्तन (विनिमय) के लिए पोत के पतन की सीमाओं में प्रवेश के दिन को माना जाएगा।
- (v) आईएसपीएचएल में पोत के रुकने के मामले में पोत की पहुंच की तिथि से 30 दिन में एक बार विनिमय दर की नियमित तौर पर समीक्षा की जाएगी। ऐसे मामलों में बिल तैयार करने का आधार समीक्षा के समय प्रचलित समुचित विनिमय दर के संदर्भ में तदनु रूप परिवर्तित हो जाएगा।
- (vi) जब तक धन वापसी की राशि रुपये 100/- अथवा इससे अधिक नहीं होगी, तब तक धन वापसी पर विचार नहीं किया जाएगा।
- (vii) देयताओं के परिकलन के प्रयोजन से भार की इकाई एक मीट्रिक टन या 1000 किलोग्राम होगी। मीट्रिक के अंश/भिन्न के लिए अंश/हिस्से को निकटतम मीट्रिक-टन तक कर दिया जाएगा।
- (viii) समस्त भार या आयतन के माप के लिए या किसी एक मद की क्षमता के माप के लिए 0.5 तक की भिन्नता (अंश) को 0.5 इकाई(यूनिट) के तौर पर तथा 0.5 से अधिक भिन्न (अंश) को एक पूर्ण यूनिट के तौर पर माना जाएगा जब तक कि अन्यथा उल्लेख न किया गया हो।

## (ix) विलंबित अदायगियों/वापसियों पर ब्याज :

- (क) उपयोक्ता, इन दरमानों के तहत प्रभार्य विलंबित भुगतानों पर 15.75% प्रतिशत दंडात्मक ब्याज का भुगतान करेगा।
- (ख) इसी प्रकार टर्मिनल प्रचालक भी विलंबित वापसियों 15.75% प्रतिशत दर से दंडात्मक ब्याज देगा।
- (ग) उपभोक्ता द्वारा भुगतान में विलंब की गिनती, टर्मिनल प्रचालक द्वारा बिल के पेश करने की तिथि से 10 दिन बाद से आरंभ हो जाएगी लेकिन यह प्रावधान उन स्थितियों में लागू नहीं होगा जिनमें महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 के अनुसार प्रभार का भुगतान, सेवाएं लेने से पहले करने का उल्लेख किया गया है और/ या इन दरमानों में प्रभारों का अग्रिम भुगतान निर्धारित है
- (घ) धन वापसी में देरी सेवाओं के पूरा होने के या उपभोगकर्ताओं से सभी जरूरी दस्तावेजों को लेने के 20 दिन बाद, जो कोई भी बाद में हो, संगणित किया जायेगा।

(x) संगणित किये गये सभी किराये/भाड़े को प्रत्येक बिल के कुल योग पर अगले उच्च रुपये तक शुन्यान्त किया जायेगा।

(xi) (i) विदेशगामी भारतीय पोत का, पोत परिवहन महानिदेशक और सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश द्वारा विशिष्ट अवधि के लिए जारी वैश्विक और तटीय यात्रा लाइसेंस के आधार पर प्रहस्तन प्रभारों के संबंध में अर्थात् पोत से पोत को स्थानांतरण, क्वेसे/को भंडारण यार्ड को/से के लिए घाट भाड़ा सहित तटीय दरें निम्न परिप्रेक्ष्य में प्रभार्य होंगी:

- (क) किसी भी भारतीय पत्तन को और तटीय कार्गो वहन करने तथा किसी अन्य भारतीय पत्तन को गमन के लिए।
- (ख) तटीय धावन के लिए परिवर्तित नहीं \* परंतु किसी भी भारतीय पत्तन को और तटीय कार्गो वहन करने तथा किसी अन्य भारतीय पत्तन को गमन के लिए।

\*केंद्रीय सीमा शुल्क और सीमा कर बोर्ड के परिपत्र सं.15/2002-कस्टम दिनांक 25 फरवरी 2002 के अनुसार भारतीय ध्वज वाले विदेशगामी पोत द्वारा, बिना किसी सीमा शुल्क परिवर्तन के एक भारतीय पत्तन से दूसरे भारतीय पत्तन तटीय कार्गो का वहन अनुमत्त है।

(ii) तटीय धावक के रूप में परिवर्तित विदेशी ध्वज वाले पोत के मामलों में, पोत परिवहन महानिदेशालय द्वारा जारी विशिष्ट अवधि के लिए लाइसेंस और सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर, तैयार किसी भारतीय पत्तन से किसी अन्य भारतीय पत्तन के लिए संचलन हेतु तटीय कार्गो/ भारित कंटेनर पर कंटेनर के लिए तटीय दरें लागू होंगी।

- (क) पोत संबंधी प्रभार लगाने के लिए; और कार्गो की प्रकृति या इसके सृजन वर्गीकरण के लिए, सीमा शुल्क द्वारा या पोत परिवहन निदेशक द्वारा प्रमाणीकरण के आधार पर पोत की स्थिति ही किसी पोत के तटीय या विदेशगामी वर्ग का इस प्रयोजन के लिए कोई महत्व नहीं माना जाएगा। ऐसे प्रभारों के लागूकरण के समय पोत संबंधी संबंधित प्रभार पोत की स्थिति के अनुसार लगाए जाएंगे।
- (ख) सामान्य व्यापार लाइसेंसधारी विदेशगामी भारतीय ध्वज वाले पोत को सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय धावन में परिवर्तित किया जा सकता है।
- (ग) विदेशगामी विदेशी ध्वज वाले पोत को पोत परिवहन महानिदेशक द्वारा जारी तटीय यात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय धावन के लिए परिवर्तित किया जा सकता है।
- (घ) परिवर्तन के ऐसे मामलों में तटीय दरें लदान करने वाले पत्तन द्वारा तटीय सामान का लदान शुरू करने के समय से प्रभार्य हो जाएंगी।
- (ङ) परिवर्तन के ऐसे मामलों में तटीय दरें तभी तक लागू रहेंगी जब तक कि पोत से उतारी का कार्य पूरा नहीं हो जाता है। उसके तुरंत पश्चात डिस्चार्जिंग पत्तन द्वारा विदेशगामी दरें प्रभार्य हो जाएंगी।

(च) तटीय दरें लागू करने के लिए, पोत परिवहन महानिदेशक से तटीय लाईसेंसधारक एकनिष्ठ भारतीय तटीय पोत से किसी अन्य दस्तावेज़ की आवश्यकता नहीं होगी।

(xii) आईएसएचपीएल के कारण होने वाले उचित स्तर के विलंबों के लिए उपयोक्ता को विलंब प्रभार देने की आवश्यकता नहीं होगी।

(xiii) (क) जब भी किसी सेवा/कार्गो के लिए विशेष प्रशुल्क उपलब्ध नहीं होगा, आईएसएचपीएल उसके लिए उपयुक्त प्रस्ताव प्रस्तुत कर सकेगा।

(ख) प्रस्ताव प्रस्तुत करने के साथ-साथ दरें अधिसूचित किए जाने तक तदर्थ आधार पर प्रस्तावित दरें लागू की जा सकती हैं।

(ग) अंतरिम अवधि में संचालित तदर्थ दर तुलनात्मक सेवाओं/कार्गो के लिए मौजूदा अधिसूचित प्रशुल्कों के आधार पर होनी चाहिए और इस पर आईएसपीएचएल और संबंधित उपयोक्ता-ओं की आपसी सहमति होनी चाहिए।

(घ) प्राधिकरण द्वारा अंततः निर्धारित दर प्रॉस्पेक्टिवली ही प्रभावी होगी। तदर्थ आधार पर अपनाई गई अंतरिम दरें तब तक प्रभावी रहेंगी जब तक कि वे पश्च अवधि से आशोधन के लिए आवश्यक न हो जाएं।

(xiv) सर्वेक्षण/जांच सेवाओं में ऑन लाईन सेंपल लेना, उतारी और लदान के अर्थात् दोनों समय नमी का विश्लेषण और रिपोर्ट प्रस्तुत करना शामिल है।

(xiv) (क) दरमानों में निर्धारित दरें उच्चतम सीमा स्तरीय और इसी प्रकार छूट और रियायत गृह मूल स्तरीय है। आईएसएचपीएल यदि चाहे तो निम्न दरें वसूल कर सकता है और/या उच्चतर छूट और रियायत प्रदान कर सकता है।

(ख) आईएसएचपीएल यदि चाहे तो दरमानों में निर्धारित शर्तों को तर्कसंगत बना सकता है।

(ग) आईएसएचपीएल को ऐसी निम्न दरों और दरों को अभिशासित करने वाली शर्तों की तर्कसंगतता अधिसूचित करनी चाहिए और इन निम्न दरों और/या दरों को अभिशासित करने वाली शर्तों में किसी आगामी परिवर्तन को सार्वजनिक रूप से अधिसूचित करने रहना चाहिए बशर्ते निर्धारित की गई नई दरें प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक न हों।

#### भाग द्वितीय -पोत संबंधित प्रभार

##### खंड क - पोर्ट ट्रस्ट और सेक्शन - ख - टॉवेज एंड पॉयलटेज

2.1. ये सेवाएं कोलकाता पोर्ट ट्रस्ट द्वारा आईएसपीएचएल के बर्थ नंबर 4 ए, हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स में प्रवेश करने वाले जहाजों में प्रदान की जाएंगी। इन सेवाओं के लिए शुल्क, जहाज मालिकों / पोत एजेंटों द्वारा सीधे सीओपीटी को देय होंगे, जैसा कि केओपीटी के दरमानों में दिए गए हैं।

##### खंड ग - बर्थ किराया प्रभार

2.2 बर्थ नं 4 ए में बर्थ किराया शुल्क नीचे निर्दिष्ट दरों पर पोत के स्वामी / मालिक / एजेंटों द्वारा आईएसपीएचएल को देय होगा।

विवरण	इकाई दर प्रति जीआरटी/प्रित घंटा या उसका कोई अंश	
	विदेशगामी पोत(अमेरिकी \$)	तटीय (₹ )
बर्थ सं. 4 ए	0.0030	0.0796

बड़े के किराए से संबंधित सामान्य नोट:

(i) विदेशी जा रहे जहाजों के मामले में न्यूनतम बर्थ किराया अमेरिकी \$ 300 है और तटीय जहाजों के मामले में रु.7960/-

- (ii) एक घंटे की अवधि के लिए बर्थ किराया जिसमें पोत अपनी स्थिति को बदलता है, ब्लॉक की शुरुआत में पोत की स्थिति के आधार पर 1 घंटे की अवधि के संबंधित शुल्क लिया जा सकता है।
- (iii) बर्थ का किराया पोत के बर्थ पर आने से लेकर बर्थ को छोड़ने के समय तक लगाया जा सकता है।
- (iv) जब भी कोई पोत बर्थ पर किसी दूसरे जहाज से डबल / ट्रिपल बैकिंग हो, तो उस पर ऊपर से निर्दिष्ट बर्थ किराया प्रभार के 50% की दर से डबल/ ट्रिपल का शुल्क वसूल किया जाएगा, बशर्ते पोत गैर-कार्यशील स्थिति में है।
- (v) (क) नौवहन का संकेत देने के 4 घंटे का समय समाप्त होने के पश्चात पोत पर कोई बर्थ किराया नहीं लगाया जाएगा।
- (ख) बर्थ किराए की समाप्ति के लिए निर्धारित 4 घंटे की समय सीमा में अनुकूल ज्वार की स्थिति, खराब मौसम और रात में नेविगेशन अनुकूलता की कमी के कारण जहाज के द्वार प्रतीक्षा के समय में शामिल नहीं होंगे।
- (ग) पोत के मालिक / एजेंट केवल अनुकूल ज्वारीय और मौसम स्थितियों के अनुसार आईएसपीएचएल और एचडीसी को तत्परता का संकेत देगा।
- (घ) झूठे संकेत के लिए बर्थ किराया जुर्माना एक दिन (24 घंटे) बर्थ किराया प्रभार के बराबर दंड दर होगी।
- "इंजिन तैयार नहीं होने या कार्गो संचालन कार्य पूर्ण नहीं होने या पोत के अन्य किसी कारणवश पोत बर्थ से हटने के लिए तैयार न होने की स्थिति में, संचलन के लिए तैयार होने के बारे में पूछने के लिए दिया गया सिग्नल "झूठा या गलत संकेत" होगा। पोत प्रतिकूल ज्वार, रात्रि नौचालन की कमी या विपरीत मौसम स्थितियों के कारण जलयात्रा नहीं कर पाने के दौरान के संकेत, तब की तैयारी के संकेतों शामिल नहीं होते हैं।"
- जब एक जहाज प्रतिकूल ज्वार के कारण, रात नेविगेशन की कमी या प्रतिकूल मौसम की स्थिति के कारण जहाज नहीं जा पाती है।
- (vi) आईएसपीएचएल के उपकरण या आईएसपीएचएल में बिजली की विफलता या आईएसपीएचएल के किसी उपकरण की अनुपलब्धता या खराब होने या किसी भी अन्य कारण एक पोत की अकार्यता के दौरान, अर्जित बर्थ किराया प्रभार के बराबर छूट की अनुमति दी जाएगी।

### 2.3. दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार

- 2.3.1. यदि कारण किसी भी कारण से पोत के मानदंड प्राप्त नहीं किए जा सकते हैं खंड 2.4 में दिए गए मानदंडों के अनुसार, बर्थ का अधिक अधिभोग करने के लिए दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार देय हो जाएगा।
- 2.3.2. पोतो, जिन्हें बंद होने वाले हैचों / ड्राफ्ट सर्वेक्षण की आवश्यकता होती है को कार्गो ऑपरेशन पूरा होने के बाद चार घंटे के लिए दंड बर्थ किराया प्रभार आकर्षित किए बिना बर्थ पर रुकने की अनुमति होगी।
- 2.4. अधिक अवधि के लिए रुकने पर सामान्य बर्थ किराया के अलावा नीचे दी गई दरों पर दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार लगाया जाएगा।

क्रम सं.	विवरण	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा	
		विदेशगामी पोत(अमेरिकी \$)	तटीय (₹)
(i)	6 घंटे तक	0.0050	0.1338
(ii)	6 घंटे से ऊपर और 12 घंटे तक	0.0100	0.2676
(iii)	12 घंटे से ऊपर और 18 घंटे तक	0.0250	0.6690
(iv)	18 घंटे से ऊपर प्रति दिन या उसका कोई अंश	0.0500	1.3380

**2.5. वस्तुवार दैनिक निष्पादन दर**

क्रम सं.	वस्तु का नाम	निष्पादनप्रति डब्ल्यू डब्ल्यू डी(मी.टन)
(i)	कोकिंग कोयला	14000

नोट: (i) उपरोक्त निष्पादन दो कारगर हेच या यदि कम है तो प्रो-राटा पर आधारित है,

**भाग- III कार्गो संबंधित प्रभार****खंड क - प्रबंधन और चल उपकरणों की आपूर्ति**

- 3.1. इन आरोपों को आयातक / कार्गो के निर्यातक द्वारा आईएसपीएचएल को देय होगा, जो कि जहाज के रख-रखाव के अंदर मानव शक्ति और मोबाइल उपकरण की आपूर्ति के लिए निर्दिष्ट दरों पर कार्गो के सर्वेक्षण मसौदा मात्रा पर दिया जाएगा।

क्रम सं.	वस्तु का नाम	दर प्रति मीट्रिक टन (₹)	
		विदेशी	तटीय
(i)	कोकिंग कोयला	11.70	7.02

**टिप्पणियाँ:**

प्रभार्य वजन की गणना पोत के आगमन पर ड्राफ्ट सर्वेक्षण भार और कार्गो निर्वहन / शिपमेंट के पूरा होने के आधार पर की जाएगी।

**खंड ख - घाट भाड़ा (वार्फेज) प्रभार**

- 3.2. कार्गो के आयातक / निर्यातक द्वारा घाट प्रभार, नीचे निर्दिष्ट दरों के अनुसार कार्गो के ड्राफ्ट सर्वेक्षण मात्रा पर और स्टेक यार्ड तक स्थानांतरण के लिए होगा आईएसपीएचएल को देय होगा, अर्थात्,

- (i) पोत से बर्थ तक का माल उतारने या इसके विपरीत,
- (ii) बर्थ से टीपी -2 या इसके विपरीत माल का स्थानांतरण करने के लिए और
- (iii) सफाई प्रभार
- (iv) धूल दमन सेवाएं जहां भी आवश्यक हों और वहां प्रदान की जाती हैं।

क्रम सं.	वस्तु का विवरण	दर प्रति मीट्रिक टन (₹)	
		विदेशी	तटीय
(i)	कोकिंग कोयला	102.50	61.50

**नोट्स:**

चार्ज करने वाले वजन को पोत के आगमन पर और कार्गो निर्वहन / शिपमेंट के पूरा होने पर ड्राफ्ट सर्वेक्षण के वजन के आधार पर गणना की जाएगी।

**खंड सी - हैंडलिंग प्रभार**

3.3. नीचे निर्दिष्ट दरों पर कार्गो के मसौदा सर्वेक्षण मात्रा पर आयातक / निर्यातक द्वारा आईएसपीएचएल को शोर से निपटने प्रभार देय होंगे और इसमें कवर किया जाएगा

(i) आईएसपीएचएल परिसर में टीपी -2 से स्टैक यार्ड में प्रेषण।

(iii) मिक्स अप और प्रदूषण से बचने के लिए स्टैकर एंड रिक्लेमर और अन्य चल - उपकरण की सहायता से एक ही संग्रहण।

(ix) कार्गो का ढेर लगाना, बारिश और हवा के दौरान फिसलने से बचने के लिए तिरपाल के साथ कार्गो को ढंकना, अधिक कार्गो को समायोजित करने के लिए अतिरिक्त दर्जन और पुनः प्राप्तकर्ता द्वारा पुनः प्राप्त करने के लिए वैगन को लोड करते समय डोजिंग करना, पोत से सीधे कार्गो का यार्ड में भंडारण के लिए संग्रह और ट्रांसमिशन, पानी छिड़काव, सिस्टम सफाई, अलग-अलग खाड़ी में कार्गो / ग्रेड-वार रखते हुए, निरंतर रखरखाव के साथ उचित कार्यरत स्थिति में जल निकासी व्यवस्था को बनाए रखना।

क्रम सं.	वस्तु का विवरण	दर प्रति मीट्रिक टन (₹)	
		विदेशी	तटीय
(i)	कोर्किंग कोयला	119.65	71.79

**टिप्पणियाँ:**

चार्ज करने वाले वजन को पोत के आगमन पर और कार्गो निर्वहन / शिपमेंट के पूरा होने पर ड्राफ्ट सर्वेक्षण के वजन के आधार पर गणना की जाएगी।

**खंड डी - वितरण/प्रदायगी शुल्क**

3.4.1. यंत्रीकृत लदान प्रणाली शुल्क द्वारा कार्गो वितरण के लिए आयातक / निर्यातक द्वारा नीचे दी गई दरों पर, माल के सर्वेक्षण-ड्राफ्ट मात्रा पर आईएसपीएचएल को देय होगा।

3.4.2. डिलिवरी प्रभार के दायरे में निम्नलिखित होंगे:

(i) आईएसपीएचएल परिसर के भीतर स्टेकर या रिक्लेमर द्वारा स्टैक यार्ड से कार्गो का पुनः प्राप्त करना।

(ii) वैगन लोडर के माध्यम से, वैगन में ले जाने की क्षमता के अनुसार लदान का उचित प्रोफाइल बनाए लिए वैगन की ओर ले जाना और लदान करना।

(iii) आवश्यकता के अनुसार/ग्रेड के अनुसार कार्गो लोड करना और विभिन्न संयंत्रों व स्थलों के लिए लदान।

क्रम सं.	वस्तु का विवरण	दर प्रति मीट्रिक टन (₹.)
(i)	कोर्किंग कोयला	39.85

3.5.1. कार्गो के वितरण के लिए पारम्परिक विधि द्वारा ट्रकों पर लोड करके निम्नलिखित निर्दिष्ट दरों पर शुल्क कार्गो के सर्वेक्षण-ड्राफ्ट की मात्रा पर आयातक / निर्यातक द्वारा आईएसपीएचएल को देय होगा।

3.5.2. वितरण प्रभार के दायरे में निम्नलिखित होंगे

(i) आईएसपीएचएल परिसर में स्टैक यार्ड से फ्रंट एंड लोडर द्वारा पुनः प्राप्त करना।

(ii) ट्रक के ले जाने की क्षमता के अनुसार लदान के उचित प्रोफाइल को बनाए रखते हुए फ्रंट-एंड लोडर के माध्यम से ट्रकों में लोड करना।

(iii) ग्रेड और संयंत्र स्थान की आवश्यकता के अनुसार लदान करना।



क्रम सं.	वस्तु का विवरण	दर प्रति मीट्रिक टन (रु.)
(i)	कोकिंग कोयला	39.85

**खंड ई - भूमि किराया / भंडारण प्रभार**

- 3.6. सभी कार्गो, जो आईएसपीएचएल बर्थ नं। 4 ए पर निर्यात/जावक और/या आयात/आवक हैंडलिंग के लिए प्राप्त है, आईएसपीएचएल परिसर में स्टैक यार्ड में जमा किया जाएगा। आईएसपीएचएल परिसर में स्टैक यार्ड के लिए भंडारण/भू किराया प्रभार निम्नानुसार प्रभारित किए जाएंगे:

क्रम सं.	वस्तु का विवरण	शेष कार्गो के लिए दर प्रति मी.टन प्रति दिन 21 दिन के बाद (रु.)
(i)	कोकिंग कोयला	50.00

ध्यान दें:

- आईएसपीएचएल परिसर के यार्ड में आयात के मामले में पोतों से कार्गो के पूरा उतारे जाने और निर्यात के मामले में पोतों के आगमन की तारीख से 21 दिन बाद तक निशुल्क होगा।
- निशुल्क अवधि की गणना के उद्देश्य के लिए सीमा शुल्क अधिसूचित अवकाश और पोर्ट/आईएसपीएचएल बर्थ के गैर-कार्य दिवसों को शामिल नहीं किया जाएगा।
- निर्धारित निशुल्क दिनों से अधिक कार्गो के रहने के लिए रविवार और सीमा शुल्क अधिसूचित छुट्टियों सहित सभी दिनों के लिए जमीन का किराया / भंडारण शुल्क देय होगा।

**खंड च – विविध(वैकल्पिक सेवाएं)**

क्रम सं.	वस्तु का विवरण	दर प्रति मीट्रिक टन (रु.)
(i)	खाली और भरे हुए मोशन वे ब्रिज के लिए भारोत्तलन प्रभार भार के प्रमाण पत्र सहित	5.50
(ii)	लदान, उतारी और संग्रहण	22/-
(iii)	सीडी में परिवर्तित लोड किए गए वैगनों की तस्वीर लेना और 2 सीडी वैगन-वार / रेक-वार आपूर्ति।	120/- per Wagon
(iv)	साइडिंग प्रभार	6.00
(v)	नुकसान को कम करने के लिए कन्वेयर प्रणाली/ स्टैक यार्ड को ट्रांजिट में फैले हुए कार्गो को पुनः प्राप्त करना	5.50
(vi)	पावती और प्रेषण कार्गो के नमी विश्लेषण के लिए ऑनलाइन नमूनाकरण के लिए शुल्क	5.50
(vii)	बर्थ सं. 4 ए के माध्यम से रेल बाउंड कार्गो के लिए डेस्पेच से संबंधित सेवाएं, ट्रिमिंग, सफाई, लेबलिंग और चूने छिड़काव सहित	12/-
(viii)	अनुमोदित सर्वेक्षक द्वारा स्टॉक का त्रैमासिक सर्वेक्षण	3.60

**भाग - IV - अन्य सेवा प्रभार**

4.1. आगंतुक प्रवेश पास:	वार्षिक	मासिक	दैनिक
(क) प्रति आवेदन	रु.240	रु.60	रु.30
(ख) प्रति रिप्लेसमेंट	रु.60	रु.60	रु.30

4.2 वाहन प्रवेश पास (माल का डिलीवरी/ प्रेषण करने वाले वाहनों के अलावा अन्य वाहनों के टर्मिनल में प्रवेश करने के लिए ) :  
रु.100 प्रति प्रविष्टि

4.3. फोटोग्राफी:

(i)	फिल्म शूटिंग और फोटोग्राफी	रु.10,000 प्रति दिन
(ii)	कूज की तस्वीरें लेना और अन्य	रु.300 प्रति दिन
(iii)	वीडियो ग्राफी (परिचालन गतिविधियों से संबंधित)	रु. 3,000 प्रति दिन

## TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

### NOTIFICATION

Mumbai, the 4th October 2017

**No. TAMP/13/2017-ISHPL.**— In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from International Seaports (Haldia) Private Limited, a BOT operator operating berth No.4A at Haldia Dock Complex, Kolkata Port Trust, for general revision of its Scale of Rates, as in the Order appended hereto.

### Tariff Authority for Major Ports

### Case No. TAMP/13/2017-ISHPL

**International Seaports (Haldia) Pvt Ltd**

...

**Applicant**

### QUORUM

- (i) Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii) Shri. Rajat Sachar, Member (Economic)

### ORDER

(Passed on this 15<sup>th</sup> day of September 2017)

This case relates to the proposal received from International Seaports (Haldia) Private Limited (ISHPL), a BOT operator operating berth No.4A at Haldia Dock Complex (HDC), Kolkata Port Trust (KOPT), for general revision of its Scale of Rates (SOR)

2.1. The existing SOR of the ISHPL was last revised by this Authority vide its Order no. TAMP/72/2012-ISHPL dated 4 July 2014 with a tariff validity upto 31 March 2016. This Order was notified in the Gazette of India on 7 August 2014 vide Gazette no. 234. Vide the said Order, status quo was maintained in the then existing tariff of ISHPL.

2.2. Subsequent to the expiry of the tariff validity period, the ISHPL vide its letter dated 17 June 2016 made a request to extend the validity of the existing SOR till 31 December 2016 on the ground that the Annual accounts for the financial year 2015-16 is under process. In order to avoid the vacuum in the SOR and at the same time to not extend the tariff validity for a longer period of time, this Authority vide its Order No.TAMP/72/2012-ISHPL dated 14 July 2016 extended the validity of the SOR upto 30 September 2016 and advised the ISHPL to file its proposal by 31 July 2016.

2.3. Thereafter, based on the request made by the ISHPL vide its letter dated 30 July 2016 to allow them time upto 30 September 2016 to submit its general revision proposal, the Authority granted time till 30 September 2016 to ISHPL to file its general revision proposal.

2.4. In the absence of receipt of a proposal from the ISHPL, when the ISHPL was reminded vide our letter dated 24 October 2016, the ISHPL vide its email dated 26 October 2016 informed that they have started the work on submission of the proposal and they will submit the proposal shortly. Accordingly, this Authority decided to grant time upto 15 December 2016 to ISHPL to file its proposal.

3.1. In this backdrop, the ISHPL, vide its letter no. ISHPL/Kol/2016-17 dated 10 February 2017 has submitted its general revision proposal. The main points as seen from the proposal filed by the ISHPL are summarized below:

- (i) The proposal is for a period of three years viz., 2016-17 to 2018-19.
- (ii) The proposal is based on the actuals for the years 2012-13 to 2015-16 and estimates for the years 2016-17 to 2018-19.
- (iii) The total traffic figures (actuals and estimated) for the years 2012-13 to 2018-19 are given below:

Year	Traffic (in MTs/TEUs)	Actuals/ Estimates
2012-13	27.46	Actuals
2013-14	34.21	
2014-15	31.09	
2015-16	28.64	
2016-17	28.00	Estimates
2017-18	24.00	
2018-19	23.00	

- (iv) The financial implications at the existing level of tariff for actual traffic for FY 2012-13 to 2015-16 and estimated Traffic for FY 2016-17 to 18-19 as shown in the consolidated income and cost statement furnished by the ISHPL are summarised below:

(₹ in lakhs)

Sl. No.	particulars	Actuals				Estimates at existing level of tariff		
		2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19
(i)	Traffic (in MTs/TEUs)	27.46	34.21	31.09	28.64	28.00	24.00	23.00
(ii)	Operating income	8326	9058	7678	7323	7064	5857	5517
(iii)	Net surplus/ deficit after return	1444	802	-455	-378	93	-1489	-1731
(iv)	Net deficit as a percentage of operating income	17.3%	8.9%	-5.9%	-5.2%	1.3%	-25.4%	-31.4%

- (v) The ISHPL has proposed following additions in capital costs to achieve ease of operations & increase in expected traffic.

(₹ In Lakhs)

Sr. No.	Particulars	Details
1.	Nature of investment	Revamping of Automation System
2.	Year of Commissioning	2018-19
3.	Cost of investment	165

4.	Capacity (MT / TEUs)	---
5.	Purpose of additional investment	To overcome obsolescence

- (vi) In this backdrop, the ISHPL has sought the following percentage of increase in the following tariff items:

Sr. No.	Tariff category	Current rate ₹ per MT	Proposed rate ₹ per MT	% Increase in Rate proposed
1	Supply of Manpower & Mobile Equipment	9.57	11.70	22.26
2	Wharfage Charges	78.30	102.50	30.91
3	Shore Handling Charges	91.35	119.65	30.98
4	Delivery Charges	30.45	39.85	30.87
5	Ground Rent (beyond 21 days)	43.50	50.00	14.94
6	Weighment Charges for In-motion Weigh Bridge	5.00	5.50	10.00
7	Retrieving Cargo which spills over in transit	5.00	5.50	10.00
8	Siding Charges	5.00	6.00	20.00
9	Loading, reloading & Restacking	20.00	22.00	10.00
10	Taking Photographs for Loaded Wagons	100.00	120.00	20.00
11	Charges for Online Sampling	5.00	5.50	10.00
12	Despatch related services for rail bound cargo through Berth No 4A, including trimming, cleaning, labelling & lime spraying	10.00	12.00	20.00
13	Quarterly Survey of Stock	3.00	3.60	20.00
14	Berth Hire Charges (\$) (Foreign Going Vessel)	0.0028	0.0030	6.66

- (vii) Based on the proposed revision sought by the ISHPL, the estimated net surplus/ deficit is as below: -

(₹ in lakhs)

Sl. No.	particulars	Actuals				Estimates at proposed level of tariff		
		2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19
(i)	Traffic (in MTs/TEUs)	27.46	34.21	31.09	28.64	28.00	24.00	23.00
(ii)	Operating income	8326	9058	7678	7323	7064	7477	7045
(iii)	Net surplus/ deficit after return	1444	802	-455	-378	93	130	-203
(iv)	Net deficit as a percentage of operating income	17.3%	8.9%	-5.9%	-5.2%	1.3%	1.7%	-2.9%

- (viii) In addition to this, the ISHPL has made following submissions in its proposal dated 10 February 2017:
- (a) The proposal is based on the actual results of the company for the year 2013-14, 2014-15 and 2015-16. For the year 2016-17, based on the actual volume handled till 31 Dec 2016, it is estimated that the facility will handle a total volume of approx. 2.8 million during FY 2016-17. An estimate of 2.4 million has been considered for the next year i.e FY: 2017-18 and 2.3 million for FY: 2018-19.
  - (b) As regards the mix between coastal cargo and Import cargo and considering the past performance, it is assumed that there will be no coastal cargo during the FY 2016-17. However, it is anticipated that the volumes will move up once the projected developments as envisaged in the Plan by the Ministry of Shipping takes shape in Inland water way development and development of facilities at port for handling coastal vessels. Considering this, it has been assumed that 10% and 15% of coastal cargo will be handled during FY 2017-18 and 2018-19 respectively, which is a reasonable estimate giving over a year for the developments to take shape.
  - (c) The projected costs for the financial years 2017 to 2019 are based on current actuals adjusted for volume and average inflation after considering the inflation as specified in the TAMP circular.
  - (d) Royalty has been considered as per license agreement based on the SOR prevailing at Haldia Dock Complex (HDC) As per SOR of HDC notified by TAMP, revised rates as applicable has been considered. In line with the previous directives from TAMP, the surplus has been adjusted as per TAMP guidelines.
  - (e) In case of computation of working capital, 70% of the dues from SAIL for 15 days has been considered as Debtors outstanding. ISHPL has received only 30% as advance after discharging full vessel and the balance payment is made after the material is fully dispatched and invoice is raised. In view of this, conservatively the outstanding debtors have been taken. The actual financial statements for the last few years will corroborate this statement.
  - (f) Inventories have been taken based on the actual consumption for the past few years. Cash, creditors (trade payables) and other debtors have been considered based on the guidelines approved by TAMP.
  - (g) There is a need for revamping of automation system/ electronics of the facilities at Berth No. 4A viz. Stacker - reclaimers, wagon loaders and their control devices which have been in operation since 2004. ISHPL has experienced that with electronic items viz. PLC / VVVF Drives of ship unloaders, spares procurement become progressively difficult with passage of time due to which ISHPL had replaced the electronic controls in FY: 2011-12. With regard to Stacker - reclaimers, wagon loaders and their control devices also, similar procurement problems have started and ISHPL is trying to procure some spares to continue atleast for next financial year. Thereafter, ISHPL would have to revamp the same. Therefore, ISHPL would have to undertake replacements/ revamping of automation system/ electronics of Stacker - reclaimers, wagon loaders and their control devices.
  - (h) It can be seen from the Form 3A that on the basis of the existing tariff, the terminal will result in a deficit even after adjustments made as per TAMP guidelines. It may be noted that even with the proposed increase, the company will have an average surplus of 0.1% warranting the minimum increase that the ISHPL has sought.

3.2. The ISHPL has also furnished Audited Annual Accounts for F.Y. 13-14, 14-15 and 15-16.

4.1 In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy of the ISHPL proposal dated 10 February 2017 was forwarded to the Licensor port, KOPT and to the concerned users/ user organisations vide our letter dated 24 February 2017, seeking their comments. In spite of a reminder dated 27 March 2017, we have not received any comments from any of the users / user organizations till the case was finalised.

4.2. The KOPT vide its email dated 28 April 2017 has furnished its comments on the ISHPL proposal. The comments received from KOPT were forwarded to ISHPL as feedback information vide our letter dated 3 May 2017. However, inspite of reminders, the ISHPL has not furnished its comments on the submissions made by the Licensor port KOPT. The summary of the comments received from the KOPT is given below:

(i) **Comments on the proposal of ISHPL**

The examination of the vessel income indicated in the cost statement vis - a - vis audited accounts reveals some differences between the two sets of documents as below :

₹. in Lacs

Year	Vessel Income	
	Audited Accounts	Cost Statement
2012-13	380	380
2013-14	470	447
2014-15	445	415
2015-16	474	432

Similar differences have been noticed in the Royalty expenses reported, as below:

Year	Royalty Expense	
	Audited Accounts / Amount actually received by HDC	Cost Statement
2012-13	1485	1357
2013-14	1833	1674
2014-15	1980	1808
2015-16	1837	1678

(ii) **Comments on the proposed SOR**

(a) **Sec 1.1(xi):** The phrase ‘competent authority’ should be replaced by the phrase ‘the Director General of Shipping/Competent Authority and/or any other vessel directed to be treated as ‘Coastal’ by Govt. of India’.

(b) **Sec. 1.2(iii)** should be replaced by the following clauses: -

(a) System of classification of vessel for levy of Vessel Related Charges (VRC)

- (i) A foreign going vessel of Indian flag having a General Trading Licence can convert to coastal run on the basis of a Customs Conversion Order. Such vessel that converts into coastal run based on the Customs Conversion Order at her first port of call in Indian Port, no further custom conversion is required, so long as it moves on the Indian Coast.
- (ii) A Foreign going vessel of foreign flag can convert to coastal run on the basis of License for Specified Period or voyage issued by the Director General of Shipping and a custom conversion order.

(b) Criteria for levy of Vessel Related Charges (VRC) at Concessional Coastal rate and foreign rate.

- (i) In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
- (ii) In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable till the vessel completes discharging operations at the last call of Indian Port; immediately thereafter, foreign going rates shall be chargeable by the discharge ports.
- (iii) For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to coastal rates.

- (c) The corresponding vessel related rates should be applied depending on the status of the vessel at the time of the incidence of such charge.

(c) **Sec 1.2 (xi) :** The provisions in respect of levy of cargo related charges at concessional coastal rate should be recast and incorporated as follows:

Criteria for levy of Cargo Related Charges (CRC) at Concessional Coastal rate.

- (i) Foreign going Indian Vessel having General Trading License issued for 'worldwide and coastal' operation should be accorded applicable coastal rates with respect to Handling Charges (HC) i.e. ship to shore transfer and transfer from/ to quay to/ from storage yard including wharfage in the following scenario:

- (a) Converted to coastal run and carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.
- (b) Not converted\* to coastal run but carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.

\* The Central Board of Excise and Customs Circular no.15/2002-Cus. dated 25 February 2002 allows carriage of coastal cargo from one Indian port to another port in India, in Indian flag foreign going vessels without any custom conversion.

- (ii) In case of a Foreign flag vessel converted to coastal run on the basis of a Special Period License issued by the Director General of Shipping, and a Custom Conversion Order, the coastal cargo/container loaded from any Indian Port and destined for any other Indian Port should be levied at the rate applicable for coastal cargo/ container.

(d) **Sec 1.2 (xii) :** The phrase 'beyond reasonable level' should be clearly defined to avoid any ambiguity in its meaning and understanding.

(e) **Sec 1.2 (xiii) (c):** In the last line of the clause, the term 'Terminal' should be deleted to avoid any ambiguity in its meaning and understanding.

(f) **Sec. 2.2 :** The rate of Berth Hire charge for coastal ships has been proposed with substantial increase of 34.59%. Rationalisation of the same is felt necessary.

(g) **Sec. 2.4 :** The rate of Penal Berth Hire charge for coastal ships has been proposed with substantial increase by 49.48%. TAMP may consider to advise ISHPL to rationalise the same.

(h) **Sec. 3.1 :** Although the permissible cargo to be handled at Berth No. 4A includes various commodities viz Fertilizer, Fertilizer Raw Material, Soda Ash and other dry bulk cargo, ISHPL has proposed rate only for Coking Coal which is objected to, as it reflects their intention of handling a single commodity only which is not in consonance with the provisions of the License Agreement as well as leaves scope for underutilization of the berth.

(i) **Sec. 3.2** : The Wharfage rate has been proposed with a substantial increase by 30.91%. TAMP may consider to advise ISHPL to rationalise the same.

(j) **Sec. 3.3** : The Shore Handling Charge (conventional) has been proposed with a substantial increase by 30.87%. TAMP may consider to advise ISHPL to rationalise the same.

(k) **Sec. 3.4.2 and 3.5.2** : The proposed Delivery Charge (mechanical) is 31.86% higher than existing rate while the proposed delivery charge( conventional) is 101.15% higher than the existing tariff. TAMP may consider to advise ISHPL to rationalise the same.

(iii) **General Observation:**

In spite of proposing service wise rate and TAMP's approval of the same, ISHPL has been levying consolidated tariff on SAIL which is also known to TAMP. KOPT's representations to TAMP in the matter remains unaddressed.

KOPT again objects and emphasises that for the tariff so levied by ISHPL, the service wise rates applied must be reflected in the invoices raised by ISHPL on their customer so as to ensure that the tariff levied is contained by ISHPL within the permissible ceiling rates as approved by TAMP. TAMP may consider to pass an order to ISHPL in this regards. As also intimated by KOPT on earlier occasions to TAMP, this is also required for proper assessment of royalty payable by ISHPL in terms of the License Agreement.

Further through various letters since 15.06.2006, KOPT has communicated to TAMP the silent provisions of the License agreement entered into between KOPT & ISHPL as well as KOPT's position in respect of such matters. The issue was also represented through KOPT'S letters dated 14.09.2006, 18.08.2010 etc. As the issues are still continuing, TAMP may take a relook into the matter and consider them while making any material determination with regard to the scale of Rates of ISHPL.

As before, KOPT still objects to the proposal of ISHPL for 'double banking charge', because, as before it is again emphasized that ISHPL are not entitle to earn benefit out of the utilization of dock water & space which are beyond the limits of area allotted to them in lease under the License Agreement. Besides, in the incident of such double banking required under compelling situations, KOPT's too has been suffering from loss of its legitimate dues for such space under KOPT's possession by the double banking ship. TAMP needs to take a justified view on the issue and no rate towards 'double banking charge' should be allowed to ISHPL during revision of their Scale of Rates.

5.1. On a preliminary scrutiny of the proposal, the ISHPL was requested vide our letter dated 21 April 2017 to furnish additional information/ clarifications on various issues raised by us. In spite of our reminders dated 3 May 2017, 07 June 2017 and 21 June 2017, the ISHPL has not responded till the case was finalized. The information / clarification sought by us are as follows:

**I. General**

- (i) Since the year 2016-17 is already over and considering that the revised tariff in respect of ISHPL will come into effect only in the year 2017-18, the ISHPL to consider updating its cost statements by considering the estimates for the year 2019-20 also, so as to have a tariff validity period of 3 years.
- (ii) The cost statements for the year 2016-17 may be updated with actuals and estimates for the years 2017-18 to 2019-20 to be reviewed, if necessary, with regard to the actuals for the year 2016-17.
- (iii) The ISHPL to furnish a copy of the provisional accounts for the year 2016-17, if audited accounts are not available.

**II. Traffic Projections**

- (i) The estimated traffic for the year 2016-17 may be updated with actuals and estimates for the years 2017-18 to 2019-20 to be reviewed.



(ii) With reference to the estimated volume of cargo at 2.4 Million Tonnes for the year 2017-18 and 2.3 million tonnes for the year 2018-19, the ISHPL has stated in its proposal that it has taken into consideration the following to tone down the volume estimates :

- (a) Developments planned by Ministry of Shipping (MOS) in terms of further capital expenditure commitments for ramping up capacities at the existing ports;
- (b) New Ports coming up in the immediate areas.

In this regard, the ISHPL to:

- (a) List down the year wise and port wise capital expenditure commitments planned by MOS for ramping up capacities and furnish an analysis to show how it will have a negative impact on the volume of cargo to be handled by ISHPL.
  - (b) List down the new ports coming up in the immediate areas, the cargo profile envisaged to be handled in such new ports, the probable year of commissioning of new ports and furnish an analysis to show how such new ports will negatively impact the volume of cargo to be handled by ISHPL.
- (iii) The ISHPL has estimated substantial coastal volume of coal for the years 2017-18 and 2018-19, though no coastal volume has been handled by ISHPL in the years 2012-13, 2013-14, 2015-16 and 2016-17, on the ground that the MOS has projected development in Inland Waterways and has planned facilities at port for handling coastal cargo. In this regard, the ISHPL to indicate the probable year in which the Inland water ways development and the planned facilities at port for handling coastal cargo will take place and furnish an analysis to show how these developments will contribute to the coastal volume of ISHPL during the year 2017-18 and 2018-19.
- (iv) The ISHPL has estimated capital expenditure of ₹.165 lakhs during the year 2018-19 towards revamping of automation system. The estimated increase in traffic arising on this account to be considered in traffic estimates for the year 2018-19, as the traffic estimated for 2018-19 is less than the estimated traffic for 2017-18.

### III. Income Projections

- (i) The estimated income for the year 2016-17 to be updated with actuals and estimated income for the years 2017-18 to 2019-20 may be reviewed, if necessary, based on actuals for the year 2016-17.
- (ii) The ISHPL has considered the Vessel related income of ₹. 446.9 lakhs, ₹. 415.4 lakhs and ₹. 432.4 lakhs for FY 2013-14 to 2015-16 respectively in the cost statement. However, the berth hire income is reported at ₹.470.44 lakhs, ₹.445.19 lakhs and ₹. 474.35 lakhs in the Schedule 16 of the Audited Accounts of ISHPL for the years 2013-14 to 2015-16 respectively. The reason for showing less income in the cost statement (Form 2B) to be explained with a reconciliation statement.
- (iii) Miscellaneous income as reflected in Schedule 18 of Annual Accounts for the years 2013-14 to 2015-16 is not seen to have been considered by ISHPL in the Cost Statement. Please clarify.
- (iv) In the estimation of income under the head 'Other income from optional services', the ISHPL is not seen to have estimated any income arising out of loading, unloading and re-stacking of cargo and retrieving cargo for any of the years 2016-17 to 2018-19. The ISHPL to estimate income on this account.
- (v) The estimation of 'Other income from optional Services' during the years 2016-17 to 2018-19 is seen to be on a declining trend at ₹. 768 lakhs, ₹. 658 lakhs and ₹. 631 lakhs respectively as against the actual income to the tune of ₹. 1887 lakhs during the year 2015-16. The reason for lower estimation of income to be justified.

- (vi) The ISHPL is also not seen to have estimated income from ground rent (for the period beyond 21 days) for the years 2016-17 to 2018-19. The ground rent income may be captured in the income estimation for the years 2016-17 to 2018-19.
- (vii) The ISHPL is seen to have considered actual profit on sale of assets to the tune of ₹. 2.52 lakhs in the Cost Statement under 'Finance & Miscellaneous Income'. However, the same is not reflected in the Annual Accounts of ISHPL for the year 2015-16. The position to be clarified.

#### **IV. Operating Cost**

The ISHPL to furnish a Reconciliation statement explaining the difference in the Expenses (Operating Expenses + Overheads + Depreciation) as reflected in the Cost Statement vis-à-vis the total expenses as reflected in the annual Accounts for the years 2013-14 to 2016-17.

##### **(a) Maintenance Labour**

The ISHPL has considered an annual escalation of 10% for the years 2016-17 to 2018-19 over the actuals for the year 2015-16 to estimate the cost of Maintenance labour. It is seen from the proposal of the ISHPL that the escalation factor of 10% is based on the contract for the period 01.04.2014 to 31.03.2017. Since the contract period has come to an end, the ISHPL to furnish a copy of the contract entered by the ISHPL for the period 01.04.2017 onwards and estimate the Maintenance labour cost for the years 2017-18 and 2018-19.

##### **(b) Equipment Running Cost**

As per the electricity bill for November 2016 furnished by ISHPL, per unit cost of electricity is seen to be ₹. 11.26, whereas, the ISHPL has considered the unit cost of power at ₹. 13.40 for the year 2016-17. The ISHPL to furnish documentary support for the unit rate of ₹. 13.40.

##### **(c) Lease Rentals**

- (i) In the calculation of Lease Rentals, the lease area during the years 2013-14 to 2015-16 has been considered at 106907.21 sq mtrs. However, from the year FY 2016-17 onwards, the lease area has been reduced to 106787 sq.mtrs. Please explain the reason for considering a lower area of land for estimation of lease rentals.
- (ii) The License Agreement between Kolkata Port Trust (KOPT) and ISHPL stipulates an annual escalation 5.1% of the rent payable in respect of land allotted to the ISHPL. The License Agreement also provides for a rebate of 2.5% on timely payment of lease rent. From the details furnished by ISHPL, it is not clear whether the impact of rebate has been built in the estimates of lease rentals. Therefore, the ISHPL to establish with workings that the impact of rebate has been factored in the estimation of lease rentals.

#### **V. Other Expenses.**

##### **(a) Insurance Cost**

Please furnish the basis and workings for estimation of Insurance Cost.

##### **(b) Testing & Survey charges**

Please furnish documentary evidence in support of per tonne rate towards Testing and Survey Charges, which appears to be a contractual service.

##### **(c) Demurrage**

The traffic estimated for the years 2016-17 to 2018-19 has been shown as cost towards demurrage in the cost statement.

#### **VI. Depreciation**

- (i) As per Annual Accounts, Depreciation for the year 2014-15 is ₹. 1039.45 lakhs. However, in the cost Statement it is shown as ₹.1163 lakhs. Kindly reconcile the difference.
- (ii) Considering that no sale/deletion of plant and machinery is envisaged during the years 2016-17 to 2018-19 as compared to the year 2015-16, the significant reduction in quantum of depreciation amount relating to Plant & Machinery during the years 2016-17 to 2018-19 to be justified.
- (iii) Please confirm that the depreciation for the years 2016-17 to 2018-19 is in line with clause 2.7.1 of 2005 Guidelines.

## VII. Overhead

### Management & Administrative Overhead

- (i) Please list out the items considered under Management and Administrative overheads.
- (ii) The escalation factor of 10% considered in estimation of this expense for the years 2016-17 to 2018-19 over the respective estimates of previous years to be justified

## VIII. Capital Employed

The ISHPL has estimated a capital addition of ₹.165/- lakhs towards revamping of automation system during the 2018-19. In this connection, the ISHPL is requested to furnish documentary evidence in support of action initiated in procurement of the said asset. Further, reduction in operating cost envisaged due to revamping of automation system also to be furnished.

### (i) Sundry Debtors

- (a) During the revision of tariff of ISHPL in the past, the sundry debtors are considered at one month's average of estimated lease rental payable by ISHPL to KOPT. However, the ISHPL is not seen to have adopted this approach to estimate sundry debtors for all years under consideration. The balance of sundry debtors to be estimated as per previous tariff Orders.
- (b) Consideration of 70% of the dues from SAIL for 15 days as debtors outstanding is not found to be in line with clause 2.9.9. of the Tariff Guidelines of 2005.

### (ii) Inventory

The ISHPL to furnish working in support of the value of inventory considered for all the years under consideration.

### (iii) Cash Balance

The cash balance estimated by ISHPL is not seen to be in line with the stipulation contained in clause 2.9.9 of the 2005 Guidelines. The same to be estimated as per Guideline provision.

### (iv) Loans & Advances

During the review of tariff of ISHPL in the past, the loans and advances are not taken into account as a component of Current assets, as 2005 Guidelines do not provide for the same. On the same line, it may not be possible to consider the amount of loans and advances in the estimation of working capital.

### (v) Current liabilities

Please explain the nature of "Current liability for Dividend including tax on dividend" considered in the year 2014-15 to the tune of ₹. 530 lakhs.

## IX. Scale of Rates

### (a) General Terms & Conditions –

As per Clause 2.18.4 of the 2005 Guidelines, the delay in refunds by the port will be counted beyond 20 days from the date of completion of services or on production of documents required from user. However, the ISHPL has proposed a note to the effect of counting of delay in refunds from 30 days of

completion of services. The reason for proposing the note in deviation to the Guidelines position to be explained.

**(b) Shore Handling Charges –**

In the list of services included within the scope of Shore handling charges, the reason for deleting the service of ‘water Sprinkling’ from the scope of shore handling charges and for inserting the service of ‘collection of spillage right from vessel to stack yard and to transmission’ to be explained.

5.2. The Licensor port KOPT was also requested vide our letter dated 21 April 2017 to furnish some information/clarification on the ISHPL proposal. The KOPT has responded vide its email dated 28 April 2017. The information sought by us and the response of KOPT thereon are tabulated below:

Sl. No.	Information/ clarification sought by us	Response of KOPT
(i)	The traffic estimates of ISHPL for the years 2016-17 to 2018-19.	In the current fiscal (2016-17) about 2.68 million ton cargo has been handled by ISHPL at Berth No. 4A as against 2.84 million ton handled in FY 2015-16. As such, the cargo projection of ISHPL for the FY 2017-18 and 2018-19 seems to be reasonable in view of declining trend of coal import at HDC in FY 2016-17 as compared to FY 2015-16, primarily for the reasons of recession in the Steel Industry as well as emphasis by Govt. on increased use of domestic coal.
(ii)	The actual traffic handled by ISHPL during the year 2016-17.	<p>In this regard it may be stated here that in FY 2013.-14 and 2014-15, 3.4 million ton and 3.13 million ton of cargo respectively was handled at Berth No. 4A on account of SAIL only. Considering the provision of using Berth No. 4A on common user basis, ISHPL may explore the feasibility of handling additional compatible dry bulk cargo account other importers for optimum utilization of the capacity of the berth.</p> <p>However, considering the Government’s policy to promote the coastal traffic, at least 10% of the cargo to be handled at this berth may be considered as coastal.</p>
(iii)	Addition to the gross block of assets proposed by the ISHPL during the year 2018-19.	<p>In respect of the costs of investments at Berth No. 4A it may be stated that as per the License Agreement, ISHPL is required to maintain the mechanised handling facilities in proper working condition and hand over the same to KOPT upon expiry of the license. Thus continuous maintenance of the entire project facilities is required to be undertaken by ISHPL to ensure handling over of the project facilities to KOPT in good shape and proper working condition at the end of the license period. However, they have not intimated to KOPT any specific investment plan in this regard. Therefore, KOPT is not in a position to offer any comment on this.</p> <p>Thus, regarding additions of assets to the gross block, it is submitted that the same is done at the discretion of ISHPL and KOPT has no comments to</p>

		offer on the same.												
(iv)	Area of land leased to the ISHPL and the rate of lease rentals considered by ISHPL in the estimation of lease rentals	<p>With regard to the Area of land leased to the ISHPL and the rate of lease rentals considered by ISHPL in the estimation of lease rentals, the following information is furnished as per the bills raised in March 2017:</p> <table><tr><td>Area of land leased</td><td>Rate per 100 sq.m (in ₹ )</td></tr><tr><td>103000 sq.m</td><td>4364.13</td></tr><tr><td>1795 sq.m</td><td>2810.39</td></tr><tr><td>1179 sq.m</td><td>3349.99</td></tr><tr><td>715 sq.m</td><td>3190.47</td></tr><tr><td>83 sq.m</td><td>3349.99</td></tr></table>	Area of land leased	Rate per 100 sq.m (in ₹ )	103000 sq.m	4364.13	1795 sq.m	2810.39	1179 sq.m	3349.99	715 sq.m	3190.47	83 sq.m	3349.99
Area of land leased	Rate per 100 sq.m (in ₹ )													
103000 sq.m	4364.13													
1795 sq.m	2810.39													
1179 sq.m	3349.99													
715 sq.m	3190.47													
83 sq.m	3349.99													

6. A joint hearing on the case in reference was held on 8 May 2017 at the KOPT premises in Kolkata. At the joint hearing, the KOPT and ISHPL have made their submissions.

7. Subsequent to the joint hearing, ISHPL was requested vide our letter dated 7 June 2017 to look into the concerns raised by HDC on the penal provisions for overstayal of the vessel and absence of incentive provision for better performance of vessel and respond. In spite of a reminder dated 21 June 2017, the ISHPL has not responded till the case was finalised.

8. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

9. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i) The existing Scale of Rates (SOR) of the International Seaports (Haldia) Private Limited (ISHPL) was last revised vide Order dated 04 July 2014 with a tariff validity upto 31 March 2016. Vide the said Order, status quo was maintained in the then existing tariff of ISHPL. Subsequently, this Authority vide its Order dated 05 July 2016 has extended the validity of the existing SOR of ISHPL till 30 September 2016 with an advice to ISHPL to file its proposal by 30 July 2016. Time for filing the proposal was initially extended till 30 September 2016 at its request and thereafter upto 15 December 2016. The validity of the ISHPL SOR has not been extended thereafter.
- (ii) In the above backdrop, ISHPL filed its proposal for general revision of its SOR in February 2017. This proposal was taken up for consultation with the relevant users. During the processing of the case, since the financial year 2016-17 was already over, the ISHPL was requested to update the cost statements with actuals for the year 2016-17. The ISHPL was also requested to review the estimates for the years 2017-18 to 2018-19 based on the actuals for the year 2016-17. Further, information/ clarification were sought from ISHPL to enable this Authority to pass a reasoned speaking Order. Also, during the joint hearing held on 08 May 2017, the ISHPL was requested to look into the concerns raised by the Kolkata Port Trust (KOPT) on the penal provisions for overstayal of the vessel and absence of incentive provision for better performance of vessel and respond. In spite of several reminders, as brought out in the factual position of the Order relating to the case in reference, the ISHPL has not responded. The ISHPL has neither furnished the information/ clarification sought by us nor has furnished its comments on the comments furnished by the Licensor Port KOPT. Though the ISHPL agreed in the joint hearing held on 8 May 2017 that it would respond shortly, it remained silent even after lapse of more than 3 months.

In spite of the year 2016-17 being over and the financials of 2016-17 being available with ISHPL, the ISHPL has failed to furnish the same to this Authority. Therefore, the estimates of the year 2016-17 relied upon now will be reviewed with reference to actuals for the year 2016-17, during the next review of tariff of ISHPL and necessary adjustments will be made as per 2005 guidelines, which the ISHPL may note.

In this connection, it is relevant to mention here that the SOR of ISHPL was due for revision since 01 April 2016 (after expiry of the initial tariff validity period i.e. upto 31 March 2016) Though as stipulated in Clause 3.1.3 of the 2005 tariff guidelines, the BOT Operators are to initiate tariff proposal and forward the same to this Authority, at least three months before these are due for revision, there has been a considerable delay on the part of ISHPL to submit its proposal. The proposal filed by ISHPL in February 2017 (after reminders) is after about 11 months after the date of expiry of original tariff validity period. Now, there is a considerable delay on the part of ISHPL to furnish the relevant information/ clarification as sought by us in April 2017. In the process, about 16 months have already passed after the date of expiry of original tariff validity period. In this backdrop, it is not felt appropriate to indefinitely await the response of ISHPL. In view of this position, this Authority is constrained to dispose of the proposal of ISHPL based on the available information, as gathered during the processing of the case in reference.

- (iii) Clause 2.13 of the tariff guidelines of 2005 mandates this Authority to review the actual physical and financial performance of the private terminals at the end of the prescribed tariff validity period with reference to the projections relied upon at the time of fixing the prevailing tariff. During the last fixation of tariff of ISHPL, this Authority had relied upon the estimates for the years 2013-14 to 2015-16. Thus, the estimates vis-à-vis actuals for the years 2013-14 to 2015-16 are to be analyzed to assess the actual performance of ISHPL during the said period.

- (iv) The analysis of the performance of ISHPL during the years 2013-14 to 2015-16 is given below:

- (a) The aggregate of the actual traffic handled by ISHPL during the three year period from 2013-14 to 2015-16 works out to 9.39 million metric tonnes as against the estimated traffic of 8.92 million metric tonnes, registering a positive variation of 5.37%.
- (b) The operating income comprises of the cargo handling income, vessel related income and other income.

The cargo handling income considered by ISHPL in its cost statement to the tune of ₹ 8610.94 lakhs, ₹ 7263.27 lakhs and ₹ 6890.72 lakhs for the years 2013-14 to 2015-16 respectively is seen to be as per the Annual accounts of ISHPL for the respective years. The same is taken into account.

Though the annual accounts for the years 2013-14 to 2015-16 reflect the vessel related income at ₹ 470.44 lakhs, ₹ 445.19 lakhs and ₹ 474.35 lakhs respectively, the ISHPL has considered the Vessel related income of only ₹ 446.9 lakhs, ₹ 415.4 lakhs and ₹ 432.4 lakhs in the cost statement for the said years respectively. The KOPT has also pointed out the lower reporting of vessel related income in the cost statement. The reason for considering lower level of vessel related income in the Cost statement has not been explained by the ISHPL in spite of a specific request made to ISHPL in this regard. In the Order of July 2014 of ISHPL, such a difference has been attributed by the ISHPL towards income from the parking and double banking of vessels. Based on the same reason, the higher level of vessel related income as reflected in the annual accounts for the years 2013-14 to 2015-16 is considered in the analysis, as has been done in the past Order of ISHPL.

Miscellaneous income as reflected in the Annual Accounts at ₹ 2.98 lakhs, ₹ 30.52 lakhs and ₹ 7.51 lakhs for the years 2013-14 to 2015-16 respectively, is not seen to have been considered by ISHPL in the Cost Statement. In spite of a specific request, the ISHPL has not clarified the reason for exclusion of the said income. In the absence of requisite clarification, the said income has been treated as income in the Cost statement.

Further, since status quo in the rates has been maintained vide the Order of July 2014, the question of updating the estimated income for the years 2013-14 to 2015-16 as relied upon in the July 2014 Order does not arise.

For the purpose of analysis of past performance, the interest income earned by the ISHPL is not taken into account in line with the approach adopted in respect of tariff cases of other private terminals.

- (c) (i) The finance expenses i.e. interest expenses reflected in the Annual Accounts for the years 2013-14 to 2015-16 are excluded in line with the approach adopted in respect of tariff cases of other private terminals.
- (ii) The KOPT has pointed out the difference of Revenue share expenses as reported in the Annual accounts and in the Cost statement. In the case of ISHPL in the past, 91.33% of revenue share of ISHPL, being the percentage of the NPV of the revenue streams quoted by second highest bidder as compared to that of ISHPL, has been allowed as a pass through, in accordance with the provisions of clause 2.8.1 of the tariff guidelines of March 2005. Following the same approach, 91.33% of the actual revenue share reported in the audited annual accounts for the years 2013-14 to 2015-16 has been considered by the ISHPL in the Cost statement.
- (iii) As against the Insurance expenses of ₹ 159.86 lakhs, ₹154.09 lakhs and ₹ 130.56 lakhs reflected in the Annual Accounts for the years 2013-14 to 2015-16, the ISHPL in its Cost statement has considered a lower amount of Insurance cost at ₹ 157 lakhs, ₹ 140 lakhs and ₹ 127 lakhs. In this connection, it may be recalled that in the past revisions also, the ISHPL in its Cost Statement had not taken into account the Insurance cost on Loss of profit policy, since Clause 7.1 (y) of LA requires the ISHPL to purchase and maintain insurance to cover against loss, damage, destruction of the berth, the terminal area and the ancillary facilities on the terminal for replacement at market value and the Insurance cover taken for loss of profit is not as per the LA. The difference in Insurance cost appears to be the insurance cost pertaining to loss of profit policy, which has been correctly excluded by ISHPL in its Cost statement.
- (iv) The Annual Accounts for the years 2013-14 to 2015-16 reflect an amount of ₹ 14.72 lakhs, ₹ 8.53 lakhs and ₹2.81 lakhs towards Demurrage Expenses. The same has been considered by ISHPL as an item of expenditure under 'Other Expenses'. In this connection, during the tariff review of ISHPL in January 2011, the ISHPL was advised to come up with an Efficiency Linked Tariff Scheme (ELTS) in order to consider demurrage as admissible cost. However, the ISHPL has so far not come up with any such proposal. Hence, in line with the approach adopted during the previous tariff reviews of ISHPL, the demurrage is not treated as an admissible item of expenditure in the current tariff revision exercise also. Accordingly, testing/survey charges, photography expenses, loss on sale of fixed assets have been considered.
- (v) As against the amount of depreciation to the tune of ₹1039.45 lakhs reflected in the Annual Accounts for the year 2014-15, the ISHPL has considered an amount of ₹ 1163 lakhs as depreciation in the Cost Statement. In the absence of any clarification from the ISHPL on this aspect, the amount of depreciation as reflected in the Annual Accounts is taken in the analysis.
- (vi) Write off of the preliminary expenses to the tune of ₹0.76 lakhs for each of the years 2013-14 to 2015-16 is also taken into account in the Cost statement.

- (vii) In spite of a specific request made to ISHPL to furnish a Reconciliation statement explaining the difference in the Expenses (Operating Expenses + Overheads + Depreciation) as reflected in the Cost Statement vis-à-vis the total expenses as reflected in the Annual Accounts for the years 2013-14 to 2015-16, the same has not been made available to us. Thus, subject to the above adjustments, the operating expenses as reflected in the Cost Statement has been reconciled with the operating expenses as reflected in the Annual Accounts for the years 2013-14 to 2015-16.
- (d) As per 2005 guidelines, the Capital employed comprises of Net Fixed Assets and Working Capital. The net block of assets as considered by the ISHPL in its Cost statement for the years 2013-14 to 2015-16 is seen to be as per the Annual Accounts for the respective years and thus, considered in the analysis. Clause 2.9.9 of the tariff guidelines of March 2005 prescribes norms for admissibility of working capital. The details of working capital considered in this exercise are as follows:
- (i) Sundry Debtors are not taken into account, as it was not considered as part of Current assets in the past general revision Orders of ISHPL. However, the prepayments and advance to be made by the private operators as per the license agreement to the respective licensor port is recognized as the limit for sundry debtors to the extent they are otherwise permissible as pass through, based on a Common Order of September 2008 passed by this Authority. In the last general revision of ISHPL, one month's average lease rent based on the annual lease rent actually paid by the ISHPL was allowed. The same position is maintained in this analysis also.
- (ii) As per clause 2.9.9 of the tariff guidelines of March 2005, limit on inventory for capital spares will be one year's average consumption and in case of other items of inventory the limit will be six months' average consumption of stores excluding fuels. The annual accounts do not give the details of actual value of consumption of stores & spares during the years 2013-14 to 2015-16. However, based on the inventory balances worked out by ISHPL reportedly based on the 2005 Guidelines, the value of inventory as furnished by the ISHPL is relied upon in the analysis.
- (iii) Cash balance has been calculated at one month's operating expenses including overheads, as is done in the case of other private terminals governed by 2005 Guidelines.
- (iv) Further, the ISHPL has considered an amount of ₹10 crores each during the years 2013-14 to 2015-16 towards Advance paid to HDC under protest against Royalty. From the past tariff Order of ISHPL, it can be seen that the KOPT has encashed the Security Deposit Bank Guarantee worth ₹10 crores due to a reported dispute between the ISHPL and the KOPT on the Royalty amount. Since the dispute has not been resolved, the ISHPL has considered the amount of ₹10 crores as Prepayment/advance against Royalty under current assets for the purpose of working capital for the years 2013-14 to 2015-16. The issue is between the KOPT and the ISHPL. This Authority does not like to go into the matter. The said component has not been considered by us in our calculations, as the 2005 guidelines do not provide for the same.
- (v) The amount of Loans and Advances, Security Deposit with KOPT considered by the ISHPL in its calculations for the purpose of working capital during the years 2013-14 to 2015-16 is not taken into account in our analysis as the 2005 guidelines do not provide for the same. Such an exclusion was also made during the past reviews of tariff of ISHPL.



- (vi) Tariff Guidelines do not prescribe any norm for current liabilities. Therefore, the value of current liabilities as furnished by the ISHPL for the years 2010-11 to 2012-13 are considered without any change. While doing so, in the absence of requisite information from ISHPL, the additional “Current liability for Dividend including tax on dividend” considered in the year 2014-15 by ISHPL in its workings to the tune of ₹530 lakhs is not considered in the analysis.
- (vii) Considering the moderated current assets and current liabilities, the Working Capital for the years 2013-14 to 2015-16 works out to ₹ 540.65 lakhs, ₹ 326.12 lakhs and ₹ 154.56 lakhs respectively, which is considered in the analysis.
- (viii) Thus, the Capital Employed works out to ₹ 5756.58 lakhs, ₹ 4258.23 lakhs and ₹ 3042.41 lakhs for the years 2013-14 to 2015-16 respectively.
- (e) In the last tariff Order, Return on capital employed was allowed at 16% for the years 2013-14 to 2015-16. Considering the capacity of the terminal at 3.00 million tonnes per annum, the actual capacity utilization during the years 2013-14 to 2015-16 works out to 114%, 104% and 95% respectively. Accordingly, return on capital employed for the said three years is allowed at the rate of 16%.
- (v) (a) A statement showing the analysis of the performance of ISHPL for the years 2013-14 to 2015-16 is attached as **Annex - I**. A summary of the comparison of the actuals vis-à-vis the estimates considered in the last tariff Order is tabulated below:

(₹ in Lakhs)

Particulars	Aggregate of the Estimates relied upon in the last Order for the years 2013-14 to 2015-16	Aggregate of Actuals for the years 2013-14 to 2015-16	% Variation
Traffic (in MTs)	89.15	93.94	5.37%
Op. Income	22,157.89	24,196.12	9.20%
Total Expenses (incl. Depn)	20,173.16	20,837.35	3.29%

- (b) The details regarding the Actual Return earned by ISHPL on the Capital Employed are given in the following table:

Particulars	2013-14	2014-15	2015-16	Average
Actual Surplus (deficit) before Return earned by ISHPL	2,093.82	752.43	510.23	1118.83
Actual Capital Employed	5,756.58	4,258.23	3,042.41	4352.41
Return on actual capital employed at eligible rate of 16%	921.05	681.32	486.78	696.39
Actual Return on Capital Employed	36.37%	17.67%	16.77%	25.71%

- (c) As per Clause 2.13 of the tariff guidelines, if review of actual physical and financial performance for the previous tariff cycle shows the variation of more than + or – 20%, then 50% of such accrued benefit / loss has to be adjusted in the next tariff cycle.

It may be recalled that based on the Ministry of Shipping (MOS) letter No. 14019/20/2009-PG dated 12 June 2015, the ISHPL was, inter alia, communicated vide our letter no. TAMP/46/2015-Misc dated 24 July 2015 that this Authority would henceforth take into account both the financial and physical parameters, for the purpose of clause 2.13 of the Tariff Guidelines of 2005.

In the case in reference, the actual financial performance in terms of ROCE is ₹ 3356.48 lakhs for the three years put together. The variation as compared to the estimates is 25.71%, which is seen to be more than (+) 20%, in terms of ROCE, the actual physical performance is seen to be 5.37%, which is less than (+) 20%. Since both the financial and physical parameters are not more than +/- 20%, in terms of the stipulation contained in Clause 2.13 of the 2005 Guidelines, there is no case to set off 50% of the past surplus of ₹ 3356.48 lakhs pertaining to the years 2013-14 to 2015-16 in the current tariff cycle of ISHPL.

- (vi) It may also be recalled that this Authority vide letter no. TAMP/46/2015-Misc dated 24 July 2015 communicated to ISHPL that the surplus quantified for the tariff cycle immediately preceding the last tariff Order and the tariff fixed in the last tariff order would be reassessed, based on the Ministry of Shipping (MOS) letter No. 14019/20/2009-PG dated 12 June 2015.

In this connection, it is relevant to mention here that there was no addition of notional income on account of rebate or discount in the July 2014 Order of ISHPL. Further, as against the traffic estimation of 73 lakh tonnes of cargo for the period from 2010-11 to 2012-13, ISHPL had actually handled 74.75 lakh tonnes of cargo for the said period. The variation worked out to 2.40%. As per MOS letter, since both financial and physical parameters has to be taken into account for the purpose of Clause 2.13 of the Tariff Guidelines of 2005, no surplus/ (deficit) is eligible for set off.

Therefore, two instalments of past surplus amounting to ₹387.28 lakhs set off in the estimates for the years 2013-14 to 2015-16 in the Order of July 2014, ought not to have been given effect in the July 2014 Order, as per the MOS letter.

The effect of the said amount to the tune of ₹ 387.28 lakhs, arising out of giving effect to the MOS letter, is being taken into effect, while deciding the quantum of increase to be granted/ decrease to be effected for the tariff cycle, 2016-17 to 2018-19, as discussed subsequently.

- (vii) The sole cargo handled by the ISHPL at berth No. 4A is Coking coal. As against the actual traffic of 28.64 lakh tonnes of Coking coal handled by ISHPL during the year 2015-16, the ISHPL has estimated handling of 28 lakh tonnes during the year 2016-17. For the years 2017-18 and 2018-19, the ISHPL has estimated the traffic of coking coal on a declining trend at 24 lakh tonnes and 23 lakh tonnes respectively, as compared to the previous years. Further, out of the total traffic as estimated by ISHPL above, the share of the coastal cargo has been estimated at 0%, 10% and 15% for the years 2016-17 to 2018-19 respectively.

The traffic for the year 2016-17 is reported by ISHPL to be based on the actuals upto December 2016 and estimates for the balance three months from January to March 2017. In spite of a specific request, the ISHPL has not furnished the actual traffic for the year 2016-17. However, the Licensor port KOPT has stated that the actual traffic handled by ISHPL during the year 2016-17 is 26.80 lakh tonnes. In a scenario where the actuals for the entire year is already available, there is no reason as to why the said actual traffic for the year 2016-17 should not be considered. Accordingly, the actual traffic of 26.80 lakh tonnes as reported by KOPT is considered as the traffic of ISHPL for the year 2016-17.

The declining trend in traffic of coking coal during the years 2017-18 and 2018-19 over the previous years, has been attributed by the ISHPL to various developments planned by the Government in terms of further capital expenditure commitments for ramping up capacities at the existing ports; new Ports coming up in the immediate areas. The declining trend of import coal traffic during the years 2017-18 and 2018-19 has also been endorsed by the KOPT on the ground of recession in the Steel Industry as well as emphasis by Government on increased use of domestic coal. With regard to the traffic estimates for the year 2017-18 and 2018-19, it is relevant here to mention that none of the user/ user

organizations have objected to the traffic forecasts made by ISHPL. In fact, it is noteworthy that the KOPT has endorsed the traffic estimates of ISHPL for the years 2017-18 and 2018-19. Since this Authority does not carry out any independent study to determine the likely traffic at a port/ private terminal, the traffic forecast for the years 2017-18 and 2018-19 as furnished by the ISHPL and endorsed by the KOPT is relied upon for the purpose of this analysis.

With regard to the share of coastal cargo, the KOPT is of the view that considering the Government's policy to promote the coastal traffic, at least 10% of the cargo to be handled at this berth is considered as coastal. Since the ISHPL has also considered the share of coastal traffic at 10% and 15% for the years 2017-18 and 2018-19, the same is considered in the analysis, without any change.

- (viii) (a) The estimated cargo handling income for the years 2016-17 to 2018-19 comprises of income estimated to be earned by the ISHPL from On board & Wharfage charges, Shore Handling charges, Delivery charges and Income from other optional services.
- (b) The income estimate from Onboard & Wharfage charges, Shore Handling charges and Delivery charges is seen to be based on the rates prescribed in the existing Scale of Rates of ISHPL and the traffic projected for the years 2016-17 to 2017-18. However, the income estimate for the years 2016-17 is modified so as to reflect the reduced level of traffic for the year 2016-17, as brought out in the preceding paragraph.
- (c) The Income from other optional services under the cargo related activity comprises of income estimated to be earned by the ISHPL from services like Weighment for in-motion weighbridge, Siding Charges, Photo of loaded wagons (per Wagon), Online sampling, Despatch related services for railbound cargo and Quarterly survey of stock. The income from the said services is also seen to be based on the rates prescribed in the existing Scale of Rates of ISHPL and estimated for the entire traffic projected to be handled by the ISHPL for the years 2013-14 to 2015-16. However, in the estimation of income under the head 'Other income from optional services', the ISHPL is not seen to have estimated any income arising out of loading, unloading and re-stacking of cargo and retrieving cargo for any of the years 2016-17 to 2018-19. In spite of a specific request, the ISHPL has not clarified the reason for estimating no income from the said services.

In this connection, it is relevant here to recall that during the last review of tariff of ISHPL also in July 2014, the ISHPL had not estimated any income from these services and in the absence of requisite details from ISHPL then, the proportion of cargo that had availed these services at 13.25% and 15% respectively, as was considered in the general revision of tariff of ISHPL in January 2011, was considered in the July 2014. Thus, based on the same reasoning, based on the proportion of cargo availing the services of loading, unloading and re-stacking of cargo and retrieving cargo at 13.25% and 15% respectively and by considering the existing rate of ₹20/- per tonne prescribed for the service of Loading, unloading & restacking of cargo and ₹5/- per tonne for retrieving of spilled cargo, the income for the said services is estimated.

- (d) The ISHPL has adopted an exchange rate of ₹68/- per US \$ in the computation of income from berth hire charges, for each of the years 2016-17 to 2018-19. In this regard, it is relevant here to mention that the exchange rate prevailing at the time of analysis of the case is considered uniformly for estimation of income from dollar denominated tariff items for all the years under consideration.

In our analysis, since the financial year 2016-17 is already over, and since the actual average dollar exchange rate for the said period is available, the berth hire income from the foreign going vessels for the year 2016-17 is estimated based on the average exchange rate of ₹67.27 per US\$ that prevailed during the said year. For the years 2017-18 and 2018-19, an exchange rate of ₹ 63.749 per US\$ prevailing at the time of concluding the analysis of this case is considered.

- (e) The ISHPL has not reported to have earned income from double/ triple banking operations during the years 2013-14 to 2015-16. However, as discussed earlier, the income from double/ triple banking operations has been recognized during the years 2013-14 to 2015-16.

The KOPT is of the view that ISHPL is not entitled to earn benefit out of the utilization of dock water and space which are beyond the limits of area allotted to them in lease under the License Agreement and therefore, ISHPL is not permitted to recover berth hire charges for double/ triple banked vessels. As brought out in the past general revision Orders of ISHPL, there appears to be a dispute between the Licensor port, KOPT and ISHPL, with regard to the non-remittance of the amount collected by KOPT towards double/ triple banking operations, to ISHPL. The matter pertains to the scope of the Licence Agreement entered into between the KOPT and ISHPL. This Authority does not like to delve deep into this aspect. The ISHPL is not seen to have estimated any income from double/ triple banking operations for the years 2016-17 to 2018-19. However, in line with the approach adopted by the Authority in the tariff revision of ISHPL in the past and also since the double/ triple banking operations at berth No.4A have not been ruled out in future, there is a need to capture the income estimate of double/ triple banking operations. However, in the absence of any basis for computation and in line with the approach adopted in the July 2014 Order of ISHPL, the average income as considered in the general revision Order of ISHPL at ₹49.71 lakhs is considered as the income towards double / triple banking operations for each of the years 2016-17 to 2018-19.

- (ix) The operating expenses estimated for the years 2016-17 to 2018-19 are analysed as under:

- (a) The annual escalation of the cost estimates is considered in terms of Clause 2.5.1 of the Tariff Guidelines of 2005 which requires that the expense projections of the major ports and terminal operators should be in line with traffic adjusted for price fluctuation with reference to current movement of Wholesale Price Index for all commodities as announced by the Government of India. The escalation factor to be adopted in respect of tariff cases to be disposed during the year 2017-18 is 2%. However, though the case of ISHPL is being decided during the year 2017-18, the expenditure for the years 2016-17 to 2018-19 has been estimated by ISHPL after considering the actuals for the year 2015-16 as base. Therefore, an escalation factor of 2.46% over the actuals for the year 2015-16 (being the escalation factor applicable for the year 2016-17) is considered in the analysis to estimate the expenditure for the year 2016-17 and the escalation factor of 2% is considered in the analysis to estimate the expenditure for the years 2017-18 and 2018-19, over the respective previous year as against the various escalation factors considered by the ISHPL in its calculations.
- (b) The cost of maintenance labour is reported to have been outsourced to a private party. The ISHPL has considered an annual escalation of 10% for the years 2016-17 to 2018-19 over the actuals for the year 2015-16 to estimate the cost of Maintenance labour. In spite of a specific request, the ISHPL has not furnished the copy of the Contract. In the absence of the Contract copy, the labour cost for the year 2016-17 is estimated by considering an escalation factor of 2.46% over the actuals for the year 2015-16. For the subsequent two years, an escalation factor of 2% for each of the year has been considered.
- (c) The Equipment running cost comprises of cost of power and the cost of repairs and maintenance.
- (i) The ISHPL has estimated the power cost based on the estimated power consumption per tonne and unit cost of power. The actual power consumption per tonne during the year 2015-16 is reported at 1.1 units, and the same level of power consumption has been considered for the years 2016-17 to 2018-19, which is relied upon in the analysis.

The ISHPL has considered cost of electricity at ₹13.40 per unit. However, the documentary evidence furnished by the ISHPL for the month of November 2016 in support of the cost of electricity reflects the rate of ₹11.26 per unit. In spite of a specific request, the ISHPL has not furnished documentary support for the unit rate of ₹. 13.40. Nevertheless, since the actual cost of power during the year 2015-16 is seen to be ₹12.92 per unit, the same is taken as base and escalated by 2.46% for the year 2015-16 and 2% each during the years 2017-18 and 2018-19 over the respective previous year to estimate the power cost for the said three years.

- (ii) The ISHPL has considered the actual repair and maintenance cost for the year 2015-16 as base and escalated it by 7% to arrive at the repairs cost for the year 2016-17. The escalation factor for the year 2016-17 is considered at 2.46% and an escalation factor of 2% each is considered for the years 2017-18 and 2018-19.
- (d) As stated earlier, 91.33% of the revenue share payable by the ISHPL to the KOPT is considered as admissible cost. As per the LA, the percentage of revenue share applicable for the years 2016-17 to 2018-19 is 61.04%. The ISHPL has estimated revenue share for the year 2016-17 based on a rate of ₹104.98 per tonne and for the years 2017-18 and 2018-19 based on the rate of ₹ 150/- per tonne. The rate of coking coal of KOPT as considered by the ISHPL at ₹104.98 per tonne for the year 2016-17 is seen to be as per the pre-revised SOR and the rate of ₹ 150/- for the years 2017-18 and 2018-19 is seen to be as per the revised SOR of KOPT which has come into effect in the first end of the year 2016-17.

The KOPT has raised certain issues on the computation of revenue share payable by the ISHPL to the KOPT. As per clause 5.1 (a) and 5.1 (b) of the LA, revenue share is payable on the cargo handling charges as per prevailing SOR / tariff of HDC. Accordingly, the on-board and wharfage rate as applicable for coal handling through mechanical system as prescribed in the SOR of the KOPT has been considered in the computation of revenue share. The issues raised by the KOPT are to be settled between the KOPT and the ISHPL. This Authority does not like to go into the legality of the issues raised by KOPT and interpret the provisions of the Licence Agreement. However, the estimated revenue share payment considered in this analysis is without prejudice to the outcome of the disputes between the KOPT and ISHPL in this regard.

The KOPT has further stated that there is a difficulty in proper assessment of revenue share since ISHPL is raising consolidated bills on its customer, wherefrom tariff for different services are not identifiable and that the said matter remains unaddressed by this Authority. Though the comments of KOPT were made available to ISHPL, the ISHPL has chosen to not respond to the comments of KOPT. Nevertheless, as per the provisions of the LA, the revenue share payable by ISHPL is dependent on the SOR of HDC and not on the SOR of ISHPL. In any case, this Authority does not like to go into the rival contentions on the issue of revenue share, which is to be resolved between the parties as per the provisions of LA.

As an abundant measure of caution, it is stated that the approach adopted by this Authority in computing the admissibility of revenue share should not be construed as an endorsement of the stand taken either by the ISHPL or by the KOPT.

- (e) The Equipment hire cost has been estimated by the ISHPL by considering the actuals for the year 2015-16 and escalating it by 7% and taking into account traffic estimates, to estimate the expenditure in this regard for the year 2016-17. The escalation factor for the year 2016-17 is considered at 2.46% and an escalation factor of 2% each is considered for the years 2017-18 and 2018-19.
- (f) As stipulated in the LA, the lease rent payable shall be the lease rent specified in the LA with 5.1% annual escalation from the date of allotment or the schedule of rent prescribed in the SOR from time to time, whichever is higher. As reported by the KOPT earlier, this LA provision is applicable only for the land area of 103,000 sq. m. mentioned in the LA and in

respect of allotments made to ISHPL after the LA, the lease rent as per the Schedule of Rent applicable from time to time would be payable by the ISHPL.

The ISHPL has estimated the lease rentals for the years 2016-17 to 2018-19 by considering an escalation factor of 5.1% over the actual lease rental for the year 2015-16. In spite of a specific request, the ISHPL has not established that the impact of rebate has been factored in the estimation of lease rentals. Further, the Rent Schedule for the land and buildings of KOPT at Kolkata and Haldia have been revised with effect from 7 April 2016. The revised lease rentals to be applicable in respect of allotments made to ISHPL after the LA have not been factored by ISHPL in its workings. Even based on the details of the March 2017 bill as communicated by the KOPT, the rentals for the entire year 2016-17 could not be worked out.

However, in the absence of detailed workings, the revision in the Rent Schedule of KOPT could not be factored into the estimates of lease rentals for the years 2016-17 to 2018-19. The estimates as furnished by the ISHPL are considered in the analysis, subject to proportionate reduction in lease rental on account of estimated reduction in the area of land considered by ISHPL for the years 2016-17 to 2018-19, as considered by ISHPL as compared to actual area of land during 2013-14 to 2015-16.

- (g) As against the actual insurance cost of ₹ 127.39 lakhs during the year 2015-16, the ISHPL has estimated the Insurance cost for the year 2016-17 at ₹ 115.20 lakhs and thereafter applied the escalation factor of 2.46% each to estimate the insurance cost for the years 2017-18 and 2018-19. The approach adopted by the ISHPL is relied upon, except that the escalation factor in respect of the each of the year 2017-18 and 2018-19 is restricted to 2.00%.
- (h) The 'Other expenses' comprising of Testing/ Survey Charges, Photography Expenses and Demurrage charges are discussed below:
  - (i) The Testing and Survey expenses have been estimated for the year 2016-17, based on the rate of ₹1.20 per tonne for the entire cargo traffic. The rate of ₹1.20 per tonne is seen to be acceptable considering the position that during the last review of tariff of ISHPL in July 2014, a rate of ₹1.20 per tonne was considered. Therefore, the rate of ₹1.20 per tonne is relied upon and considered for the year 2016-17. For the years 2017-18 and 2018-19, the expenditure is estimated based on the traffic estimate of the respective year and taking into account the rate of ₹1.50 per tonne for the entire cargo traffic. In spite of a specific request, the ISHPL has not furnished documentary evidence in support of ₹ 1.50 per tonne. In the absence of requisite details, an escalation factor of 2% over the estimates for the year 2016-17 is considered to arrive at the expenses for the year 2017-18 and 2018-19.
  - (ii) The photography expenditure has been estimated by the ISHPL by considering the actuals for the year 2015-16 as base and escalating it by 3.82%, 2% and 2% per annum to estimate the expenditure in this regard for the years 2016-17 to 2018-19. The approach adopted by the ISHPL is considered, except that the escalation factor in respect of the year 2016-17 is considered at 2.46% and that of 2017-18 and 2018-19 has been considered at 2%.
  - (iii) During the fixation of tariff for ISHPL in the year 2007 and 2011, demurrage was not considered as an admissible cost and the ISHPL was advised to come up with an 'Efficiency Linked Tariff Scheme (ELTS)' in this regard. Even now, the ISHPL has not come forward with such 'ELTS'. Therefore, the estimated demurrage for the years 2016-17 to 2018-19 as considered by the ISHPL is not taken into account in the analysis.
- (i) Clause 2.7.1 of the tariff guidelines stipulates that in case of private terminals, depreciation has to be allowed on straight line method with life norms adopted as per the Companies Act, 1956 or based on the life norms prescribed in the Concession Agreement whichever is higher. The ISHPL has not furnished separate workings in respect of calculation of

depreciation. It has also not confirmed that the depreciation provided in the cost statement is in line with clause 2.7.1 of the tariff guidelines of March 2005. Considering that no sale/deletion of plant and machinery is envisaged during the years 2016-17 to 2018-19 as compared to the year 2015-16 and inspite of a specific request, the ISHPL has not explained the reason for the significant reduction in quantum of depreciation amount relating to Plant & Machinery during the years 2016-17 to 2018-19. In the absence of any basis, the lower amount of depreciation as estimated by the ISHPL for the years 2016-17 to 2018-19 is considered in the analysis.

- (j) The Management and administration overheads has been estimated by the ISHPL by considering the actuals for the year 2015-16 as base and escalating it by 10% per annum to estimate the expenditure in this regard for the years 2016-17 to 2018-19. Inspite of a specific request, the ISHPL has not justified considering 10% escalation. The approach adopted by the ISHPL is considered, except that the escalation factor in respect of the years 2016-17 to 2018-19 is considered at 2.46%, 2% and 2% respectively.
- (k) During the initial fixation of tariff, the preliminary expenses of ₹22 lakhs was earmarked for amortization over the remaining license period and accordingly, ₹0.76 lakhs was considered as annual amortization amount. The ISHPL has considered said amount of ₹0.76 lakhs per annum towards amortization of preliminary expenses in the estimates for the years 2016-17 to 2018-19.
- (l) The ISHPL has not claimed Efficiency gain, in any of the items of the Operating cost though it can be claimed as per the stipulation contained at Clause 2.4.1 of the March 2005 Guidelines. Therefore, Efficiency gain has not been analysed and considered in the estimation of operating costs for the years 2016-17 to 2018-19 in the current tariff revision of ISHPL.
- (x) The ISHPL has not estimated any Finance and Miscellaneous income and expenditure for the years 2016-17 to 2018-19.
- (xi) The Capital Employed comprising of Net Fixed Assets and Working Capital are analysed in the following paragraphs:
  - (a) The additions to the gross block of assets has been proposed by the ISHPL only during the year 2018-19. In this connection, the ISHPL has proposed investment of ₹165 lakhs towards revamping of automation system/ electronics of the facilities at Berth No. 4A viz. Stacker - reclaimers, wagon loaders and their control devices which have been in operation since 2004 and are reported to have obsolete. The additions to the gross block of assets as proposed by the ISHPL are considered in this analysis.
  - (b) Working Capital:
    - (i) The sundry debtors are considered at one month's average of the estimated lease rental payable by the ISHPL to the KOPT, as per the approach adopted during the past review of tariff of ISHPL.
    - (ii) The value of inventory is taken as estimated by ISHPL as the said amount is reported to be based as per norms.
    - (iii) Cash balance has been calculated at one month's operating expenses including overheads.
    - (iv) The current liabilities is considered at the level estimate by the ISHPL in its proposal. For the reasons given earlier, Security Deposit with KOPT, advance paid to HDC under Protest against Revenue share, Loans and Advances, which have been considered by the ISHPL in its calculation of working capital is not taken into account in our analysis as the 2005 guidelines do not provide for the same. Such an exclusion was also made during the past review of tariff of ISHPL.

- (v) Based on the above position, the working capital for the years 2016-17 to 2018-19 works out to ₹ 179.54 lakhs, ₹ 316.29 lakhs and ₹ 310.20 lakhs respectively.
- (c) Thus, the Capital Employed for the years 2016-17 to 2018-19 works out to ₹ 2393.59 lakhs, ₹ 2114.70 lakhs and ₹ 1857.98 lakhs respectively as against the amount of ₹ 4554.60 lakhs, ₹ 4366 lakhs and ₹ 3630.93 lakhs for the said three years respectively. The difference is mainly due to exclusion of Security Deposit with KOPT, advance paid to HDC under Protest against Revenue share, Loans and Advances, which have been considered by the ISHPL in its calculation of working capital, as the 2005 guidelines do not provide for the same.
- (xii) During the fixation of tariff of ISHPL in January 2011, this Authority has considered the capacity of the berth of ISHPL at 3.00 Million Tonnes Per Annum (MTPA), based on the position then reported by the KOPT. The same capacity is considered in the current analysis also, given that the ISHPL has not proposed any major capital investment leading to capacity creation in the current tariff cycle.
- Considering the capacity of 3.00 MTPA, the capacity utilisation for the years 2016-17 to 2018-19 based on the estimated throughput works out to 89.33%, 80% and 76.67% respectively. The tariff policy guidelines of March 2005 provide for allowing maximum permissible return on capital employed, if the capacity utilisation is more than 60%. Accordingly, the ISHPL is eligible for maximum permissible return. Therefore, the return on capital employed at the maximum permissible rate of 16% is considered for the years 2016-17 to 2018-19.
- (xiii) (a) Subject to the discussions above, the cost statement has been modified. Further, as brought out earlier, the benefit on account of past surplus adjustment amounting to ₹ 387.28 lakhs as already made in the estimates for the years 2013-14 to 2015-16 in the Order of July 2014, is to be given to ISHPL, while deciding the quantum of increase to be granted / decrease to be effected for the tariff cycle 2016-17 to 2018-19. The modified cost statement is attached as **Annex – II**. The results disclosed by cost statement at the existing level of tariff at ISHPL are summarized as shown in the table given here in under:

Sr. No	Particulars	Operating Income				Net Surplus(+)/ Deficit(-)				Net Surplus(+)/ Deficit(-) as a % of operating Income			Average Surplus/ Deficit %
		(₹ in crores)				(₹ in crores)							
		2016-17	2017-18	2018-19	Total	2016-17	2017-18	2018-19	Total	2016-17	2017-18	2018-19	
1	ISHPL as a whole	68.96	59.68	56.27	184.91	-2.30	-9.10	-11.09	-22.50	-3.34%	-15.26%	-19.71%	-12.77%

- (b) As can be seen from the above table, the ISHPL would be in deficit to the tune of around ₹ 22.50 crores during the years 2016-17 to 2018-19 at the existing level of tariff. This deficit is after reversing the past surplus adjustment to the tune of ₹ 387.28 lakhs based on the MOS letter, which was effected in the July 2014 Order, as discussed earlier.
- (c) Given the deficit position as reflected by the modified Cost statement, there is a case for granting increase in the existing tariff of ISHPL. Considering the time taken for notification of the Order in the Gazette of India and the lead time after which the revised Scale of Rates of ISHPL would come into force, it would be around November 2017. Thus, the ISHPL would have to recover the deficit for the years 2016-17 to 2018-19 over the remaining tariff validity period of 1 year and 5 months.
- (d) Considering the total resultant deficit of ₹ 22.50 crores to be recovered in the balance tariff validity period of 1 year and 5 months, it is seen that the existing Scale of Rates warrants an across the board increase of 27.73% for the 1 year and 5 months period. As brought out in the earlier part of the Order, the ISHPL has sought different percentage of increase in different tariff items ranging from around 6% to 31%, to meet the deficit of ₹ 28.08 crores as assessed by it, commencing from the years 2016-17 to 2018-19.



- (e) From the Cost statement furnished by the ISHPL along with its proposal, it is seen that based on the levy of tariff for the various tariff items as proposed by the ISHPL, the ISHPL would generate an additional revenue to the tune of ₹ 22.02 crores during the balance tariff validity period of 1 year and 5 months in the current tariff cycle, as shown below:

(₹ in lakhs)

Sr no.	Particulars	2017-18	2018-19	Total
(i)	Operating Income as estimated by ISHPL at existing level of tariff	5857.47	5517.46	11374.93
(ii)	Operating Income as estimated by ISHPL at proposed level of tariff	7476.81	7044.76	14521.57
(iii)	Additional income estimated to be earned by ISHPL at proposed level of tariff (ii-i)	1619.33	1527.30	3146.64
(iv)	Additional Income for the balance 1 year and 5 months of current tariff cycle	<b>674.72</b>	<b>1527.30</b>	<b>2202.02</b>

Thus, by levy of the rates as proposed by the ISHPL during the balance period from November 2017 to March 2019 of the current tariff cycle, the ISHPL would be in a position to recover the estimated deficit to the tune of ₹ 22.50 crores.

In other words, as against the proposal of the ISHPL seeking approval for the rates proposed by it for levy during the entire tariff cycle from 2016-17 to 2018-19 to cover the estimated deficit of ₹ 28.08 crores as assessed by it for the said period, this Authority is inclined to grant approval for the rates proposed by ISHPL to be levied during the balance period from November 2017 to March 2019 of the current tariff cycle to cover the total resultant estimated deficit of ₹ 22.50 crores as assessed by us. Since the additional income that would accrue to the ISHPL during the 17 months period amounting ₹. 2202.02 lakhs at the rates proposed by ISHPL is well within the estimated deficit of ₹. 22.50 crores, the ISHPL would not be unduly enriched by allowing it to collect the tariff at the proposed rates.

- (xiv) The operating expenses, management and administration overheads have been apportioned by ISHPL between various activities, viz. berthing, on-board & wharfage, cargo handling and delivery adopting a percentage share. The capital employed and depreciation has been apportioned by ISHPL first to the berthing activity on the basis of assets identified for this activity and the balance is apportioned to cargo handling activity as a whole. The total cargo handling share is again re-apportioned by ISHPL between the three sub-activities, 'on-board & wharfage', 'cargo handling' and 'delivery' adopting certain percentage share. From the individual activity based cost statements, it is seen that the quantum of increase as proposed by ISHPL for some of the tariff items exceeds the quantum of average deficit as reflected in the respective cost statement for the tariff cycle of 3 years. However, based on internal workings, it is found that considering that deficit is to be made good to ISHPL over the remaining 17 months of the current tariff cycle, the quantum of increase as eligible to ISHPL for the remaining tariff validity cycle is well within the average deficit of the respective cost statement. Therefore, preparation of activity/ sub-activity cost statement is not found relevant for the current exercise.
- (xv) The KOPT has made a mention about ISHPL handling coking coal cargo on account of SAIL only inspite of KOPT's repeated request to ISHPL to make use of Berth No. 4A as a common user facility to handle different types of cargo permitted under the License Agreement, thereby causing underutilization of the berth. In this connection, it is relevant to mention here that considering the capacity of Berth no. 4A at 3 MMTPA and taking into the account the cargo projections for the years 2016-17 to 2018-19, the average capacity utilisation is about 82%. In this scenario, it is not clear how the facility of ISHPL lies underutilised as stated by the KOPT. Nevertheless, the ISHPL is advised to

take steps to handle the cargo of other users also at its facility so as to ensure more utilisation of its facility.

- (xvi) For the reasons relating to double/ triple banking of vessels as brought out earlier, the KOPT has requested this Authority to delete provisions in the existing SOR of ISHPL which enables ISHPL to recover berth hire charges for double / triple banked vessels. Given that the estimated income relating to the double/ triple banking of vessels has been captured during the years 2016-17 to 2018-19, the Scale of Rates of ISHPL should prescribe charges relating to double/ triple banking of vessels. This Authority is not inclined to go into dispute between the KOPT and ISHPL in this regard. The KOPT and ISHPL are advised to resolve the dispute mutually.
- (xvii) The KOPT has stated that all the issues pertaining to ISHPL as brought to the notice of this Authority in the past, are still continuing. It has, therefore, requested this Authority to relook into the matter and consider the issues while making any material determination with regard to the Scale of Rates of ISHPL. In this regard, it is relevant to mention here that generally all the issues pointed out by the KOPT pertain to some dispute relating to the LA entered into between the KOPT and ISHPL. This Authority is not a party to the LA. Therefore, this Authority is not in a position to go into the issues pertaining to the LA.
- (xviii) As suggested by KOPT and as prescribed in the Scale of Rates of other Major Port Trusts and private terminals operating thereat, the existing definition of 'Coastal Vessel' has been replaced in line with the Order no. TAMP/52/2014-Genl. dated 28 November 2014 passed by this Authority. Further, the notes relating to System of classification of vessel for levy of Vessel Related Charges (VRC), Criteria for levy of Vessel Related Charges (VRC) and Cargo Related Charges (CRC) at concessional Coastal rate is incorporated in the Scale of rates of ISHPL.
- (xix) In line with clause 2.18.2 of the tariff guidelines, the proposed note 3(vii)(b) is modified to reflect the prevailing Prime Lending Rate of State Bank of India at 13.75 %.
- (xx) The existing Scale of Rates of ISHPL prescribes a note to the effect that the users will not be required to pay for delays beyond a reasonable level attributable to ISPHL. The KOPT has stated that the phrase 'beyond reasonable level' should be clearly defined to avoid any ambiguity in its meaning and understanding. In this regard it is to state that the said Note is in line with Clause 2.15 of the 2005 Guidelines and therefore, no change is effected in the said note.
- (xxi) At the suggestion of the KOPT, a minor modification by way of deletion of the word 'terminal' from the existing note at SI no. (xiii)(c) under Section 1.2 is made to avoid any ambiguity.
- (xxii) As per Clause 2.18.4 of the 2005 Guidelines, the delay in refunds by the port will be counted beyond 20 days from the date of completion of services or on production of documents required from user. However, the ISHPL has proposed a note to the effect of counting of delay in refunds from 30 days of completion of services. In spite of a specific request, the ISHPL has not explained the reason for proposing the note in deviation to the Guidelines position. In view of this position, the existing note would continue unaltered.
- (xxiii) In the list of services included within the scope of Shore handling charges, the ISHPL has proposed to delete the service of 'water Sprinkling' from the scope of shore handling charges. In spite of a specific request, the ISHPL has not explained the reason for proposing change in the note. In view of this position, the existing list of services included within the scope of Shore handling charges, would continue unaltered.
- (xxiv) The KOPT, while furnishing its comments, has stated that the rate of Berth Hire charge and Penal Berth Hire charge for coastal ships, Wharfage rate, Shore Handling Charges, Delivery Charges as proposed by ISHPL are to be rationalised. In this regard, it is to state that, as discussed earlier, based on the cost position of ISHPL, the rates as proposed by the ISHPL for the various services are approved. While doing so, the rate of Berth Hire charge and Penal Berth Hire charge for coastal ships is seen to have been restated based on the prevailing exchange rate. In this regard, reference is drawn to Clause 6.1.2. of the 2005 Guidelines which, inter alia, stipulates that restatement of coastal rates with reference to prevailing exchange rate at the time of each general revision of Scale of Rates will

not be resorted to. In view of this position, since the ISHPL has sought an increase of 7.14% in the berth hire charges for foreign going vessel, the berth hire charges for coastal vessel is also prescribed with 7.14% increase. Likewise, the same treatment is meted out to penal berth hire charges.

- (xxv) A note to the effect that the rates prescribed in the Scale of rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels and that the ISHPL may, if it so desires, charge lower rates and/or allow higher rebates and discounts, is incorporated in the Scale of Rates of ISHPL.

10.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the revised Scale of Rates of ISHPL, which is attached as **Annex - III**.

10.2. Since the decision on the quantum of increase granted to ISHPL is for balance tariff cycle of 1 year and 5 months, the revised Scale of Rates and conditionalities in respect of ISHPL would come into effect from 1 November 2017 and shall be in force till 31 March 2019. The approval accorded will automatically lapse thereafter unless specifically extended by this Authority.

10.3. The validity of the existing Scale of Rates of ISHPL is deemed to have been extended beyond 30 September 2016 till the effective date of implementation of the Order passed.

10.4. The ISHPL should furnish to this Authority through KOPT its Annual Accounts and performance report within 60 days of closing of the respective accounting year. If ISHPL fails to provide such information within the stipulated time limit, the KOPT will initiate appropriate action against ISHPL.

10.5. The tariff of the ISHPL has been fixed relying on the information furnished by the operator and based on various assumptions made as explained in the analysis. If this Authority at any time during the prescribed tariff validity period, finds that the actual position varies substantially from the estimations considered or there is deviation from the assumptions accepted herein, it will require the ISHPL to file a proposal ahead of the schedule to review its tariff and to set off fully the advantage accrued on account of such variations in the revised tariff.

10.6. In this regard, the ISHPL is advised to furnish a report of the actual physical and financial performance within 15 days of completion of each quarter of a year without fail in the same format in which the cost statement for the tariff proposals are filed. The report should also be accompanied with the reasons for variation from the estimates relied upon for fixing the tariff in force. If a variation of (+)/(-)20% is observed between the actual and the estimates for two consecutive quarterly period, this Authority will call upon the ISHPL to submit its proposal for an ahead of schedule review. If the ISHPL fails to file a tariff proposal within the time limit to be stipulated by this Authority, this Authority will proceed *suo motu* to review the tariff.

- 10.7. (a) As per the Tariff Policy guidelines 2005, the rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels; rebates and discounts are floor levels. The ISHPL may exercise the flexibility to charge lower rates and/or allow higher rebates and discounts.
- (b) If there is any error apparent on the face of record considered, the ISHPL may approach this Authority for review of the tariff fixed, giving adequate justification/ reasoning within 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette of India.

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT-III/4/Exty./266/17]

## Annex-I

**INTERNATIONAL SEAPORTS (HALDIA) PRIVATE LIMITED**  
**ANALYSIS OF PERFORMANCE DURING THE YEARS 2013-14 to 2015-16**

₹ in lakhs

Sr. No.	Particulars	Estimates relied upon in the tariff Order of July 2014			Actuals		
		2013-14	2014-15	2015-16	2013-14	2014-15	2015-16
	Traffic (in lakh tonnes)	34.15	27.50	27.50	34.21	31.09	28.64
<b>I</b>	<b>Operating Income</b>						
	Cargo handling income	8,221.21	6,423.56	6,226.41	8,610.94	7,263.47	6,890.72
	Vessel related income	527.99	393.66	365.06	470.44	445.19	474.35
	Other Income	0.00	0.00	0.00	2.98	30.52	7.51
	<b>Total</b>	<b>8,749.20</b>	<b>6,817.22</b>	<b>6,591.47</b>	<b>9,084.36</b>	<b>7,739.18</b>	<b>7,372.58</b>
<b>II</b>	<b>Operating Costs (excluding depreciation)</b>						
	Maintenance Labour	194.48	204.21	214.42	194.48	275.00	302.50
	Equipment Running Cost	1,138.31	1,111.81	1,178.52	1,038.98	832.38	812.40
	Royalty / revenue share	1,665.34	1,545.04	1,480.66	1,674.27	1,808.37	1,678.15
	Equipment Hire Charges	1,534.84	1,626.93	1,724.55	1,868.18	1,736.80	1,664.12
	Lease Rentals	463.86	487.52	512.38	463.86	487.71	510.98
	Insurance	161.85	171.56	181.85	157.20	139.91	127.39
	Other Expenses	43.71	37.87	40.14	43.71	41.56	36.59
	<b>Total</b>	<b>5,202.39</b>	<b>5,184.94</b>	<b>5,332.52</b>	<b>5,440.69</b>	<b>5,321.74</b>	<b>5,132.14</b>
<b>III</b>	<b>Depreciation</b>	888.49	903.49	903.49	933.19	1,039.45	1,062.93
<b>IV</b>	<b>Overheads</b>						
	Management & Administration overheads	564.46	585.68	607.70	615.90	624.80	666.52
	Preliminary expenses write-off	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76
	<b>Total - IV</b>	<b>565.22</b>	<b>586.44</b>	<b>608.46</b>	<b>616.66</b>	<b>625.56</b>	<b>667.28</b>
<b>V</b>	<b>Operating Surplus / (Deficit) (I) – (II) – (III) - (IV)</b>	<b>2,093.10</b>	<b>142.35</b>	<b>-253.00</b>	<b>2,093.82</b>	<b>752.43</b>	<b>510.23</b>
<b>VI</b>	<b>Finance &amp; Miscellaneous Income (FMI)</b>	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
<b>VII</b>	<b>Finance &amp; Miscellaneous Expenses (FME)</b>	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
<b>VIII</b>	<b>FMI Less FME (VI) - (VII)</b>	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
<b>IX</b>	<b>Surplus Before Interest and Tax (V) + (VIII)</b>	<b>2,093.10</b>	<b>142.35</b>	<b>-253.00</b>	<b>2,093.82</b>	<b>752.43</b>	<b>510.23</b>
<b>X</b>	<b>Capital Employed</b>	5,209.50	4,692.52	3,805.24	5,756.58	4,258.23	3,042.41
<b>XI</b>	<b>Return on Capital Employed @ 16%</b>	833.52	750.80	608.84	921.05	681.32	486.78
<b>XII</b>	<b>Capacity Utilization</b>	113.83%	91.67%	91.67%	114.03%	103.63%	95.47%
<b>XIII</b>	<b>RoCE adjusted for capacity utilization</b>	833.52	750.80	608.84	921.05	681.32	486.78
<b>XIV</b>	<b>Net Surplus/ (Deficit) (IX)-(XIII)</b>	<b>1,259.58</b>	<b>-608.45</b>	<b>-861.84</b>	<b>1,172.77</b>	<b>71.11</b>	<b>23.45</b>

## Annex-II

INTERNATIONAL SEAPORTS (HALDIA) PRIVATE LIMITED  
Consolidated Income & Cost statement for the private terminal

₹ in lakhs

Sr. No.	Particulars	Actuals			Estimates at existing level of tariff as given by ISHPL			Estimates at the existing level of tariff as moderated by TAMP		
		2013-14 (Actuals)	2014-15 (Actuals)	2015-16 (Actuals)	2016-17	2017-18	2018-19	2016-17	2017-18	2018-19
	Traffic (In lakh Tonnes)	34.21	31.09	28.64	28.00	24.00	23.00	26.80	24.00	23.00
<b>I</b>	<b>Total Operating Income</b>									
	Cargo handling income	8610.94	7263.47	6890.72	6638.43	5518.03	5205.67	6445.04	5599.63	5283.87
	Vessel related income	470.44	445.19	474.35	405.59	339.45	311.79	450.94	368.67	343.06
	Others	2.98	30.52	7.51	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	<b>Total</b>	<b>9084.36</b>	<b>7739.18</b>	<b>7372.58</b>	<b>7044.02</b>	<b>5857.47</b>	<b>5517.46</b>	<b>6895.99</b>	<b>5968.30</b>	<b>5626.93</b>
<b>II</b>	<b>Operating Costs (excluding depreciation)</b>									
	Maintenance Labour	194.48	275.00	302.50	332.75	366.03	402.63	309.94	316.14	322.46
	Equipment Running Cost	1038.98	832.38	812.40	846.96	807.34	811.72	823.14	780.21	780.66
	Royalty / revenue share	1674.27	1808.37	1678.15	1789.26	1926.65	1807.90	1789.26	1926.65	1807.90
	Equipment Hire Charges	1868.18	1736.80	1664.12	1780.61	1579.66	1566.82	1705.06	1490.71	1457.17
	Lease Rentals	463.86	487.71	510.98	537.04	564.43	593.21	536.44	563.79	592.55
	Insurance	157.20	139.91	127.39	115.20	118.03	120.94	115.20	117.50	119.85
	Other Expenses	43.71	41.56	36.59	61.73	62.84	60.41	34.93	38.84	37.41
	<b>Total</b>	<b>5440.69</b>	<b>5321.74</b>	<b>5132.14</b>	<b>5463.55</b>	<b>5424.97</b>	<b>5363.63</b>	<b>5313.97</b>	<b>5233.84</b>	<b>5118.01</b>
<b>III</b>	<b>Depreciation</b>	933.19	1039.45	1062.93	745.64	415.64	415.64	745.64	415.64	415.64
<b>IV</b>	<b>Overheads</b>									
	Management & Administration overheads			666.52	682.92	696.57	710.51	682.92	696.57	710.51
	Preliminary expenses write-off	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76
	<b>Total</b>	<b>616.66</b>	<b>625.56</b>	<b>667.28</b>	<b>683.68</b>	<b>697.33</b>	<b>711.27</b>	<b>683.68</b>	<b>697.33</b>	<b>711.27</b>
<b>V</b>	<b>Operating Surplus / (Deficit) (I) – (II) – (III) – (IV)</b>			510.23	151.15	-680.47	-973.07	152.71	-378.51	-617.98
<b>VI</b>	<b>Finance &amp; Miscellaneous Income (FMI)</b>		0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
<b>VII</b>	<b>Finance &amp; Miscellaneous Expenses (FME)</b>		0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
<b>VIII</b>	<b>FMI Less FME (VI) – (VII)</b>	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
<b>IX</b>	<b>Surplus Before Interest and Tax (V) + (VIII)</b>		752.43	510.23	151.15	-680.47	-973.07	152.71	-378.51	-617.98
<b>X</b>	<b>Capital Employed</b>	5756.58	4258.23	3042.41	4554.60	4366.00	3630.93	2393.49	2114.60	1857.87
<b>XI</b>	<b>Return on Capital Employed @ 16%</b>	921.05	681.32	486.78	728.74	698.56	580.95	382.96	338.34	297.26
<b>XII</b>	<b>Capacity Utilization</b>	114%	104%	95%	93%	80%	77%	89%	80%	77%
<b>XIII</b>	<b>RoCE adjusted for capacity utilization</b>	921.05	681.32	486.78	728.74	698.56	580.95	382.96	338.34	297.26
<b>XIV</b>	<b>Net Surplus / (Deficit) (IX) – (XIII)</b>	1172.77	71.12	23.45	(577.58)	(1379.03)	(1554.02)	(230.25)	(716.85)	(915.24)
<b>XV</b>	<b>Past surplus benefit of July 2014 Order passed on to ISHPL, as per MOS letter</b>			0.00	703.11	0.00	0.00	0.00	(193.64)	(193.64)
<b>XVII</b>	<b>Net Surplus / (Deficit) (IX) – (XIII)</b>	1172.77	71.12	23.45	125.53	(1379.03)	(1554.02)	(230.25)	(910.49)	(1108.88)
<b>XVIII</b>	<b>Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income (XVII/I in %)</b>			0.3%	1.8%	-23.5%	-28.2%	-3.34%	-15.26%	-19.71%
<b>XIX</b>	<b>Average Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income</b>							<b>-12.77%</b>		

**Annex - III****INTERNATIONAL SEAPORT (HALDIA) PRIVATE LIMITED****SCALE OF RATES****PART I - GENERAL****1.1. Definitions -**

In this Scale of Rates unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i) “Authorised Representative” means employee or agent of Customer / Berth user and ISPHL designated from time to time by them, through a written notice to other party, to monitor, facilitate and direct their respective parties’ performance.
- (ii) “Berth” means the berth No 4A at Haldia Dock Complex, Kolkata Port Trust and the back-up area.
- (iii) “Conveyor System” means a series of belt conveyors extending from the berth to stackyard and to wagon loader.
- (iv) “Draft” means the draft prevailing at HDC on day to day basis.
- (v) “Haldia Dock Complex (HDC)” shall mean oil jetty, other jetties, wharves and berths at Haldia and River Moorings at Haldia Anchorage.
- (vi) “Metric Ton” means a weight of 2,204.623 pounds or 1,000 Kilogram.
- (vii) “Port” means 'Kolkata Port Trust (KoPT)', the corporate entity, and will include Kolkata Dock System and Haldia Dock Complex.
- (viii) “Terminal User” means any importer or exporter using the facilities in the port to import and/ or export the cargo.
- (ix) “ISPHL” means International Seaport (Haldia) Private Limited, a Special Purpose Company (SPV) incorporated under the Laws of India having its Registered Office presently at Flat No. 27, 5<sup>th</sup> Floor, 105, Park Street, Kohinoor Building, Kolkata - 700 016, its successors and permitted assignees, which has been granted license for construction, operation, management and maintenance of the berth No. 4A at Haldia Dock Complex of Kolkata Port Trust.
- (x) “ISPHL Premises” means the area licensed to ISPHL including the back-up area allotted under the License Agreement with Kolkata Port Trust, Haldia Dock Complex (KoPT)
- (xi) “Coastal vessel” shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the Director General of Shipping/ Competent Authority
- (xii) “Foreign-going vessel” means any vessel other than coastal vessel.
- (xiii) “Day” shall be reckoned as a period from 6.00 a.m. of a day and ending at 6.00 a.m. the following day.
- (xiv) “Weather Working Day” (WWD) means Monday through Sunday, covering three shifts of eight hours each excluding Port Holidays and Custom holidays.
- (xv) “Week” shall mean 7 consecutive calendar days including holidays.
- (xvi) “Month” shall mean 30 consecutive calendar days including holidays unless otherwise specified.
- (xvii) “Shut-out” cargo shall mean export cargo left in the ISPHL Premises, having not been shipped on board the vessel for which it was received in ISPHL Premises.

**1.2. General Terms & Conditions**

- (i) All goods landed within the limits of the ISPHL shall be assessed on import application and the charges/ fees shall be paid before the goods are removed.

- (ii) All goods intended for shipment shall be assessed on export application and the statutory charges shall be paid before the goods are shipped.
- (iii) (a) System of classification of vessel for levy of Vessel Related Charges (VRC)
  - (i) A foreign going vessel of Indian flag having a General Trading Licence can convert to coastal run on the basis of a Customs Conversion Order. Such vessel that converts into coastal run based on the Customs Conversion Order at her first port of call in Indian Port, no further custom conversion is required, so long as it moves on the Indian Coast.
  - (ii) A Foreign going vessel of foreign flag can convert to coastal run on the basis of License for Specified Period or voyage issued by the Director General of Shipping and a custom conversion order.
- (b) Criteria for levy of Vessel Related Charges (VRC) at Concessional Coastal rate and foreign rate.
  - (i) In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
  - (ii) In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable till the vessel completes discharging operations at the last call of Indian Port; immediately thereafter, foreign going rates shall be chargeable by the discharge ports.
  - (iii) For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to coastal rates.
- (c) The corresponding vessel related rates should be applied depending on the status of the vessel at the time of the incidence of such charge.
- (iv) Vessel related charges shall be levied on owners / agents of the vessel. Wherever rates have been denominated in US dollar terms, the charges shall be recovered in Indian Rupees after conversion of US currency to its equivalent Indian Rupees at the market buying rate notified by the Reserve Bank of India. The day of entry of the vessel into the port limit shall be reckoned as the day for such conversion.
- (v) A regular review of exchange rate shall be made once in 30 days from the date of arrival of the vessels in cases of vessels staying in the ISPHL for more than thirty days. In such cases the basis of billing shall change prospectively with reference to the appropriate exchange rate prevailing at the time of review.
- (vi) No refunds shall be made unless the refund amount is ₹ 100.00 or more.
- (vii) For the purpose of calculating the dues, the unit weight shall be 1 MT or 1,000 kilograms. Fraction of a MT will be rounded off to the nearest MT.
- (viii) In calculating the gross weight or measurement by volume or capacity of any individual item, fractions up to 0.5 be taken as 0.5 unit and fractions of 0.5 and above be treated as one unit, except where otherwise specified.
- (ix) Interest on delayed payments / refunds.
  - (a) The user shall pay penal interest at the rate of 15.75% per annum on delayed payments of any charge under this Scale of Rates.
  - (b) Likewise, the ISPHL shall pay penal interest at the rate of 15.75% per annum on delayed refunds.
  - (c) The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the ISPHL. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services as stipulated in the Major Port Trusts Act and/or where payment of charges in advance is prescribed in this Scale of Rates.
  - (d) The delay in refunds by ISHPL will be counted beyond 20 days from the date of completion of services or on receipt of all the documents required from the users, whichever is later.
- (x) All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.

## (xi) Criteria for levy of Cargo Related Charges (CRC) at Concessional Coastal rate.

- (i) Foreign going Indian Vessel having General Trading License issued for 'worldwide and coastal' operation should be accorded applicable coastal rates with respect to Handling Charges (HC) i.e. ship to shore transfer and transfer from/ to quay to/ from storage yard including wharfage in the following scenario:

- (a) Converted to coastal run and carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.
- (b) Not converted\* to coastal run but carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.

\* The Central Board of Excise and Customs Circular no.15/2002-Cus. dated 25 February 2002 allows carriage of coastal cargo from one Indian port to another port in India, in Indian flag foreign going vessels without any custom conversion.

- (ii) In case of a Foreign flag vessel converted to coastal run on the basis of a Special Period License issued by the Director General of Shipping, and a Custom Conversion Order, the coastal cargo/container loaded from any Indian Port and destined for any other Indian Port should be levied at the rate applicable for coastal cargo/ container.

- (a) The status of a vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, shall be the deciding factor for classifying into 'coastal' or 'foreign-going' category for the purpose of levying vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose. The corresponding vessel related charges shall be applied depending on the status of the vessel at the time of the incidence of such charge.
- (b) A foreign-going vessel of Indian Flag having a General Trading License can convert to Coastal run on the basis of a Customs Conversion Order.
- (c) A foreign-going vessel of Foreign Flag can convert to coastal run on the basis of Coastal Voyage License issued by the Director General of Shipping.
- (d) In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
- (e) In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes coastal cargo discharging operations; immediately thereafter, foreign-going rates shall be chargeable by the discharge ports.
- (f) For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal Licence from the Director General of Shipping, no other document will be required by her to be entitled to Coastal rates.

- (xii) The users will not be required to pay for delays beyond a reasonable level attributable to ISPHL.

- (xiii) (a) Whenever a specific tariff for a service/ cargo is not available in the notified Scale of Rates, the ISPHL can submit a suitable proposal.
- (b) Simultaneously with the submission of proposal, the proposed rate can be levied on an ad hoc basis till the rate is finally notified.
- (c) The ad hoc rate to be operated in the interim period must be derived based on existing notified tariffs for comparable services/ cargo; and, it must be mutually agreed upon by the ISPHL and the concerned user(s)
- (d) The final rate fixed by the TAMP will ordinarily be effective only prospectively. The interim rate adopted in an ad hoc manner will be recognised as such unless it is found to be excessive requiring some moderation retrospectively.

- (xiv) Survey / testing services shall include drawing of on line sample, moisture analysis both at the time of discharge and loading and submission of report.



- (xiv) (a) The rates prescribed in this SoR are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The ISHPL may, if it so desires, charge lower rates and/or allow higher rebates and discounts.
- (b) The ISHPL may also, if it so desires, rationalize the conditionalities prescribed in this SoR.
- (c) The ISHPL should notify the public such lower rates and/or rationalization of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and/or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.

## PART II -VESSEL RELATED CHARGES

### SECTION – A – PORT DUES & SECTION – B – TOWAGE & PILOTAGE

- 2.1. These services will be rendered by the Kolkata Port Trust to the vessels entering the ISPHL's berth No. 4A, Haldia Dock Complex. The charges for these services shall be payable directly to KoPT by Ship owners / vessel agents as provided in the KoPT Scale of Rates in force.

### Section - C - BERTH HIRE CHARGES

- 2.2. Berth Hire Charges at Berth No. 4A shall be payable to ISPHL by Masters/ owners/ agents of the vessel at the rates specified below.

Description	Unit Rate per GRT/ Per hour or part thereof	
	Foreign-going vessel (US\$)	Coastal vessel (₹)
Berth 4 A	0.0030	0.0796

### General Notes relating to Berth hire:

- (i) The minimum berth hire payable is US\$300 in case of foreign going vessels and ₹7960/- in case of coastal vessels.
- (ii) Berth hire for the period of 1 hour in which the vessel changes its status can be charged on the basis of the status of the vessel at the beginning of the relevant block of 1 hour period.
- (iii) The berth hire shall be leviable from the time the vessel occupies the berth till the time the vessel leaves the berth.
- (iv) Whenever a Vessel is double/ triple banked with another vessel occupying the Berth, the Vessel so double / triple banked will be charged at the rate of 50% of the Berth hire charges specified above provided the vessel is in non-working condition.
- (v) (a) No berth hire shall be levied on vessel after expiry of 4 hours from the time of signaling its readiness to sail.
- (b) The time limit of 4 hours prescribed for cessation of Berth Hire shall exclude the ship's waiting time for want of favorable tidal conditions, inclement weather and due to lack of night navigation.
- (c) The master / agent of the vessel shall signal readiness to ISPHL and HDC only in accordance with favorable tidal and weather conditions.
- (d) There shall be a penal rate equal to one day's (24 hours) berth hire charge for a false signal.

'False Signal' would be when a ship signals readiness and asks for a pilot in anticipation even when she is not ready for un-berthing due to engine not being ready or cargo operation not completed or such other reason attributable to the vessel. This excludes the signaling readiness when a ship is not able to sail due to unfavourable tide, lack of night navigation or adverse weather conditions.

- (vi) In case a vessel idles due to non availability or breakdown of the ISPHL equipment or power failure at ISPHL or any other reasons attributable to ISPHL, rebate equivalent to berth hire charges accrued during the period of idling of the vessel shall be allowed.

### 2.3. Penal Berth Hire Charges

- 2.3.1.** Penal berth hire charges shall become payable for over-stayal of the vessel beyond the berth occupancy as per the norms given in clause 2.4 if the norms cannot be achieved due to any reasons attributable to the vessel.
- 2.3.2.** Vessels, which require closing hatches/ draft survey, shall be permitted to occupy the berth after completion of cargo operation without attracting penal berth hire charges for four hours.
- 2.4.** **Penal berth hire charges** shall be levied in addition to normal berth hire for the period of over-stayal at the rates prescribed below.

Sl. No.	Particulars	Rate per GRT per hour	
		Foreign-going vessel (in US \$)	Coastal vessel (in ₹)
(i)	Upto 6 hours	0.0050	0.1338
(ii)	Above 6 hours & upto 12 hours	0.0100	0.2676
(iii)	Above 12 hours & upto 18 hours	0.0250	0.6690
(iv)	Above 18 hours per day or part thereof	0.0500	1.3380

### 2.5. Commodity wise per day output rates

Sl. No.	Nomenclature	Output per WWD (in MT)
(i)	Coking coal	14000

**Note:** (i) The above output is based on two workable hatches or pro-rata, if less.

## PART - III CARGO RELATED CHARGES

### SECTION A – SUPPLY OF MANPOWER AND MOBILE EQUIPMENT

- 3.1.** These Charges shall be payable by the importer/ exporter of cargo to ISPHL on the draft survey quantity of cargo at the rates specified below for supply of man power and mobile equipment inside the holds of the vessel.

Sr. No.	Particulars of Commodity	Rate per metric tonne (₹)	
		Foreign	Coastal
(i)	Coking coal	11.70	7.02

#### Notes:

The weight to be charged shall be computed on the basis of the draft survey weight on arrival of the vessel and on completion of cargo discharge/shipment

**SECTION B - WHARFAGE CHARGES**

**3.2.** Wharfage charges shall be payable by the importer/ exporter of cargo to ISPHL on the draft survey quantity of cargo at the rates specified below, and shall cover transfer of cargo up to stack yard, i.e.,

- (i) Unloading of cargo from Vessel to Berth or vice versa,
- (ii) Movement of cargo from Berth till TP-2 or vice versa, and
- (iii) Cleaning Charges
- (iv) Dust suppression services wherever necessary and provided.

Sr. No.	Particulars of Commodity	Rate per metric tonne (₹ )	
		Foreign	Coastal
(i)	Coking coal	102.50	61.50

**Notes:**

The weight to be charged shall be computed on the basis of the draft survey weight on arrival of the vessel and on completion of cargo discharge/shipment.

**SECTION C - SHORE HANDLING CHARGES**

**3.3.** Shore Handling Charges shall be payable to ISPHL by the importer/exporter on the draft survey quantity of cargo at the rates specified below and will cover

- (i) Conveying from TP-2 to the stack yard in ISPHL Premises.
- (ii) Stacking the same with the help of Stacker & Reclaimer and other mobile equipment to avoid mix up and contamination.
- (iii) Heaping the cargo, dozing, covering the cargo with tarpaulin to avoid sliding during rain and flying away during wind, extra dozing for accommodating more cargo and dozing in while loading wagon to enable reclaiming by the reclaimer, Collection of spillage right from vessel to stack yard and to transmission, water sprinkling, system cleaning, keeping the cargo grade-wise at different bay, keeping drainage system in proper working condition with continuous maintenance.

Sr. No.	Particulars of Commodity	Rate per metric tonne (₹ )	
		Foreign	Coastal
(i)	Coking coal	119.65	71.79

**Notes:**

The weight to be charged shall be computed on the basis of the draft survey weight on arrival of the vessel and on completion of cargo discharge/shipment.

**SECTION D - DELIVERY CHARGES**

**3.4.1.** For delivery of cargo by mechanized wagon loading system charges shall be payable to ISPHL by the importer/ exporter on the draft survey quantity of cargo at the rates specified below.

**3.4.2.** Delivery Charges will cover

- (i) Reclaiming cargo from the Stack Yard within ISPHL Premises by Stacker & Reclaimer.
- (ii) Conveying and loading into the wagon, through the wagon loader, maintaining proper profile of loading as per the carrying capacity of the wagon.
- (iii) Loading of cargo as per grade and as per requirement for various plant destinations.

Sr. No.	Particulars of Commodity	Rate per metric tonne (₹ )
(i)	Coking coal	39.85

**3.5.1.** For delivery of cargo by loading trucks by conventional method charges shall be payable to ISPHL by the importer/ exporter on the draft survey quantity of cargo at the rates specified below.

**3.5.2.** Delivery Charges will cover

- (i) Reclaiming from the Stack Yard within ISPHL Premises by front end loader.
- (ii) Loading into the trucks through the front-end loader maintaining proper profile of loading as per the carrying capacity of the truck.
- (iii) Loading as per grade and plant site requirement

Sr. No.	Particulars of Commodity	Rate per metric tonne (₹ )
(i)	Coking coal	35.00

#### SECTION E - GROUND RENT / STORAGE CHARGES

**3.6.** All the cargo, which is received at ISPHL Berth No. 4A for export / outward and/or import / inward handling, shall be stored in the stack yard at ISPHL Premises. The charges for Storage / Ground Rent for the stack yard at ISPHL Premises shall be charged as follows:

Sr. No.	Particulars of Commodity	Rate per metric tonne per day for the period beyond 21 <sup>st</sup> day for the balance cargo (₹ )
(i)	Coking coal	50.00

#### **NOTE:**

- i) Twenty-one free days shall be allowed after the complete discharge of vessel's cargo in case of imports and the date of arrival of cargo at the yard in ISPHL Premises in case of exports.
- ii) For the purpose of calculating the free period Customs notified holidays and Port/ ISPHL Berth non-working days shall be excluded.
- iii) Ground rent /storage charges shall be payable for all days including Sundays and customs notified holidays for stay of cargo beyond the prescribed free days.

#### SECTION F – MISCELLANEOUS (OPTIONAL SERVICES)

Sr. No.	Particulars	Rate per metric tonne (₹ )
(i)	Weighment charges for in-motion weigh bridge empty and loaded including weighment certificate	5.50
(ii)	Loading, unloading & restacking of cargo	22/-
(iii)	Taking Photograph of loaded wagons converting into CD and supplying 2 CDs wagon wise / rake wise.	120/- per Wagon

(iv)	Siding Charges	6.00
(v)	Retrieving cargo which spills over in transit to the conveyor system/stack yard to minimize loss	5.50
(vi)	Charges for On-line Sampling for Moisture analysis of Receipt and Despatch Cargo	5.50
(vii)	Despatch related services for rail bound cargo through Berth No. 4A, including trimming, cleaning, labeling & lime spraying	12/-
(viii)	Quarterly Survey of Stock by approved surveyor	3.60

#### PART – IV - CHARGES FOR OTHER SERVICES

<b>4.1. Visitor Entry Pass:</b>	Yearly	Monthly	Daily
(a) Per Application	₹ 240	₹ 60	₹ 30
(b) Per Replacement	₹ 60	₹ 60	₹ 30
<b>4.2 Vehicle Entry Pass</b> (for vehicles other than the vehicles entering the terminal for Delivery / dispatch of cargo):			₹ 100 per entry
<b>4.3 Photography:</b>			
(i) Film shooting and photography			₹ 10,000 per day
(ii) Taking photographs of Crews and Others			₹ 300 per day
(iii) Video-graphy (related to operational activities)			₹ 3,000 per day